Série A N° 48

UNIVERSITE DE STRASBOURG

FACULTE DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

Les Juridictions en droit fluvial rhénan

Thèse pour le Doctorat d'Etat (Sciences politiques et économiques)

Présentée et Soutenue

PAR

JEAN STRAUSS

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. RADOUANT, Professeur

Suffragants : M. LAUFENBURGER, Professeur

M. CABY, Professeur

BREST

mprimerie Commerciale et Administrative, 17, rue d'Algésiras

1930

Série A N° 48

UNIVERSITE DE STRASBOURG

FACULTE DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

Les Juridictions en droit fluvial rhénan

Thèse pour le Doctorat d'Etat (Sciences politiques et économiques)

Présentée et Soutenue

PAR

JEAN STRAUSS

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. RADOUANT, Professeur

Suffragants : M. LAUFENBURGER, Professeur

M. CABY, Professeur

BREST

Imprimerie Commerciale et Administrative, 17, rue d'Algésiras

1930

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

Le Rhin est, dans sa partie navigable, un fleuve international. Les intérêts de la navigation ont conduit dès le début du 19e siècle à l'établissement d'une autorité centrale rhénane formée de représentants des états riverains. Elle est chargée de la police, de la surveillance des travaux techniques sur le fleuve, de l'élaboration des règlements de navigation. Enfin elle connaît des litiges nés à l'occasion de faits qui se sont produits sur le cours du fleuve. De plus un certain nombre de règles uniformes ont été établies en ce qui concerne les juridictions nationales appelées à connaître des litiges rhénans. C'est l'étude de ces juridictions qui fera l'objet de ce travail.

Avant d'aborder cette étude nous verrons rapidement comment ces juridictions se sont établies. Nous étudierons dans un historique sommaire les origines du droit fluvial rhénan, les conflits entre riverains usagers du fleuve et souverains, la prédominance des intérêts de ces derniers de la chute de l'empire romain à la révolution qui marque une réaction en faveur des usagers. Cet historique fera l'objet de la première section de l'introduction.

Une deuxième section sera consacrée à l'étude des diverses phases de l'organisation rhénane qui s'établit au lendemain de la révolution. L'on s'efforce de concilier les intérêts des usagers du fleuve et des souverains, la liberté de navigation et le droit de police de l'état. La première charte en la matière est la convention de 1804. Le congrès de Vienne modifie et complète l'organisation établie par elle. L'acte de 1831 confirme les principes de l'Acte final du congrès de Vienne. Il ne subira que des modifications de détail. Pour terminer cet historique nous dirons quelques mots de l'organisation de l'auto-

rité centrale actuelle, c'est-à-dire de la commission centrale du Rhin.

L'établissement, les caractères généraux et la composition des juridictions nationales pour la navigation du Rhin feront l'objet du premier chapitre.

Nous passerons ensuite en revue, au chapitre deux, les règles relatives à la compétence de ces juridictions et au droit qu'elles doivent appliquer.

Dans le chapitre trois nous étudierons les règles de procédure suivies par ces juridictions. Nous verrons également quelle est la portée de leurs décisions et notamment les règles qui régissent l'exécution sur le territoire des états riverains d'un jugement rendu par un tribunal de l'un de ces états.

Enfin, un chapitre quatre sera consacré à l'étude des voies de recours ouvertes contre les décisions rendues en première instance et à l'étude de la procédure suivie en appel.

Pour conclure nous verrons quelles sont les tendances actuelles en ce qui concerne la compétence des juridictions rhénanes et le droit qu'elles doivent appliquer.

SECTION I

Historique du Droit Fluvial rhénan des Origines a 1804

L'usage des voies d'eau a de tout temps soulevé des problèmes particuliers. La navigation, notamment, pose un grand nombre de questions. L'intérêt des riverains est de pouvoir user librement de la voie d'eau. Le rôle du souverain est de réglementer cet usage pour éviter les abus. Mais l'existence, sur les rives d'un fleuve, de plusieurs souverains peut entraîner une règlementation abusive, car chaque souverain désire limiter les droits des ressortissants étrangers. D'autre part, les souverains ont fréquemment voulu tirer profit de l'usage qui était fait du fleuve, notamment de la navigation au moyen de taxes et la taxation abusive a été la source la plus grave des abus de la souveraineté.

L'histoire du Rhin montre tous les conflits entre riverains et souverains. Le régime du fleuve a, d'ailleurs, beaucoup varié aux diverses époques de l'histoire.

La nature particulière des cours d'eau a conduit à poser à leur égard des règles de droit spéciales. L'origine des règles actuellement suivies en droit fluvial se trouve dans le droit romain, qui s'efforçait de concilier les droits des riverains à l'utilisation du fleuve et le droit supérieur qu'avait l'état de règlementer cet usage. L'étendue, d'une part des droits des usagers et, d'autre part des attributions de l'état, variait suivant la nature et l'importance du fleuve.

Les Romains distinguaient dans un cours d'eau trois éléments: le fleuve qui est le cours d'eau proprement dit, le lit (alveus) et les rives (1). Le flumen est la par-

(1) Carathéodory : du droit international concernant les grands cours d'eau. Pages 52 et suivantes. Leipzig, 1861.

tie principale du fleuve: c'est de sa nature que découle la condition juridique des trois éléments de la rivière. Le droit romain faisait, entre les rivières, une distinction basée sur la nature du flumen et qui est restée classique.

Si le fleuve a un cours très variable et sans lit régulier, c'est un torrent (flumen torrens). Les « flumina torrentia » ne sont pas susceptibles d'être utilisés pour la navigation. Ils ne font pas partie du domaine public et sont, par conséquent, susceptibles d'appropriation privée. Les droits des riverains sur ces cours d'eau sont donc très étendus. Ils pourront notamment y exécuter les travaux qu'ils jugeront nécessaires sans autorisation de l'administration.

Les fleuves qui ont une existence permanente, un débit relativement régulier, sont des flumina perennia. Ils sont navigables et présentent, de ce fait, un intérêt général. Sur ces fleuves, les droits des riverains sont moins étendus, les attributions de l'état sont plus importantes, car les intérêts des citoyens non-riverains doivent être sauvegardés, l'usage du fleuve étant permis à l'ensemble des citcyens. Certains droits sont réservés aux riverains, l'état exerce un droit supérieur de police.

Les flumina perennia font partie du domaine public tant en ce qui concerne leur lit qu'en ce qui concerne leurs rives; toutefois ceci ne s'entend que des rives habituelles du fleuve qui peuvent être recouvertes par des crues (2). Ces fleuves ne sont donc pas susceptibles d'appropriation privée. La navigation se concilie mal avec l'exercice d'un droit de propriété des riverains. Le droit romain n'admet pas la propriété sur un élément instable, fuyant comme l'eau courante. L'eau ne peut être propriété privée que si elle est enclavée dans un fonds comme un étang, ou si son cours présente un caractère précaire, ce qui est le cas du torrent (3).

(2) Carathéodory : op. précité.

(3) Engelhardt : du Régime conventionnel des fleuves et canaux internationaux. Paris, 1879.

L'état avait sur les cours d'eau d'intérêt général, les flumina perennia, un droit supérieur de police. Des interdits protégeaient la navigation, prohibaient les changements apportés dans les cours d'eau, protégeaient le riverain constructeur, interdisaient toute contrainte contre celui qui voulait naviguer. Ils ne s'appliquaient qu'aux flumina perennia, seuls susceptibles d'un usage public. Par ailleurs l'état autorisait les travaux que les riverains désiraient exécuter sur le fleuve public. Il en exécutait lui-même et les particuliers n'avaient pas de recours lorsqu'il s'agissait de travaux faits par lui dans un but d'utilité publique. Enfin l'état avait le droit de percevoir l'impôt de navigation sur l'importation et l'exportation des marchandises (titulus navium).

L'usage du fleuve était permis à l'ensemble des citoyens. Tous pouvaient y naviguer ou y faire la pêche. Cela résultait du caractère public du cours d'eau. L'usage des rives permettait de débarquer, d'amarrer des cables aux navires, etc...

Enfin certains droits étaient réservés aux riverains.

Ils pouvaient tout d'abord faire des prises d'eau, l'autorisation du préteur étant nécessaire et devant être refusée si la diminution du volume des eaux résultant de la prise devait nuire à la navigation.

Les propétaires riverains ne pouvaient faire de travaux sur le fleuve qu'avec l'autorisation de l'administration. Les droits des tiers étaient réservés lorsqu'il s'agissait de travaux faits par des particuliers avec l'autorisation de l'administration : ils pouvaient exiger une caution.

En dernier lieu, si le propriétaire riverain ne peut avoir la propriété d'aucune parcelle du fleuve public, par contre il a le droit d'occuper le lit abandonné. Si le fleuve change de lit, le nouveau lit devient public ipso facto, et ipso facto la partie desséchée redevient susceptible d'appropriation privée. Cette res nullius est attribuée aux propriétaires riverains pour raison de voi-

sinage. C'est « une indemnité des inconvénients de la proximité du fleuve » (4).

S'il y a une inondation le terrain n'en reste pas moins toujours au même propriétaire.

Les alluvions qui constituent un accroissement insensible du fonds deviennent aussi propriété des riverains.

Les îles qui se forment sur le fleuve deviennent également la propriété des riverains ; elles sont réparties entre eux lorsqu'elles sont coupées par la ligne qui passe par le milieu du fleuve ; sinon elles appartiennent au propriétaire de la rive la plus proche.

En somme l'eau courante empêche l'établissement de la propriété sur le fleuve(5). Du moment que les eaux se retirent le sol doit appartenir à ceux qui l'avaient perdu autrefois ou au premier occupant.

Tels étaient les principes généraux du droit romain en matière fluviale. Les deux plus grandes voies navigables de l'empire romain étaient le Rhin et le Danube qui lui servaient d'ailleurs de frontière sur la majeure partie de leur cours. Sur ces deux fleuves les besoins de l'état pour la défense du territoire alimentèrent le trafic. Des flottiles (lusoriæ) le protégeaient, des travaux d'art furent accomplis (6).

Le partage de la souveraineté sur le Rhin entraînait déjà des difficultés. Ce devait être plus tard la source d'abus nombreux en matière de droit fluvial. La navigation fut plus sûre sur le Danube qui coulait pour une bonne partie de son cours en territoire romain (7).

Sur le Rhin la navigation était faite par des corporations de nautes, qui, comme les corporations d'artisans, jouissaient d'une grande autonomie, ayant leurs magistrats propres qui édictaient des règlements sans

(4) Carathéodory : op. cité, p. 61.

(5) Carathéodory : op. cité, p. 64 — Si le fleuve revient à son ancien lit, celui-ci redevient public. « Le nouveau lit desséché redevient la propriété de ceux qui possèdent des héritages sur ses bords ».

(6) Engelhardt : op. cité.

(7) Engelhardt : op. cité.

l'ingérence des pouvoirs publics. Leurs chefs portaient le titre de præfectus et il semble qu'elles étaient l'objet d'une grande considération (8).

Ces collegia nautarum étaient chargés du transport des denrées destinées aux entrepôts publics sous la surveillance des præfecti classium et annones riparii. Ils se livraient en outre aux entreprises commerciales.

D'ailleurs, tout marchand possédant des embarcations d'une qualité suffisante pouvait être admis parmi ces nautes, s'il présentait certaines garanties. La liberté de la navigation était donc respectée.

Les invasions barbares amenèrent un recul et une stagnation de la navigation, sans cependant qu'en droit le statut des flumina perennia fût changé.

Le moyen-âge se caractérise par un morcellement de la souveraineté. Les attributions de l'Etat passent entre les mains d'un nombre croissant de petits souverains locaux. Les fleuves passent du domaine public dans celui des souverains exerçant justice et seigneurie (9).

Les diverses concessions se rattachant à la propriété qui caractérisent le régime féodal et ont un caractère exclusif, firent ressentir leur contre-coup sur la navigation fluviale. Sous le régime du droit romain, régime de souveraineté unique, l'état règlementait la navigation, exerçant un droit supérieur de police. Désormais les divers seigneurs riverains, investis chacun des attributions du souverain, allaient exercer ce droit de police et imposer des taxes.

En ce qui concerne le Rhin, le pouvoir du roi d'Allemagne a passé aux seigneurs riverains dès la fin du 13e siècle (10).

(8) Engelhardt : op. cité, p. 6.

(9) Engelhardt, op. cité, p. 10 : « la coutume de Meaux déclare dans son art. 182 que tous les fleuves sont au roi s'il n'y a seigneur qui ait titre particulier.

(10) Von Traut : Die Richterliche Tätigkeit der Zentral Kommission. P. 1 et 2.

Investis du droit de police et du droit d'établir des taxes, les seigneurs riverains y virent bientôt une source de profit et la taxation fut très vite abusive. Ils imposèrent à la navigation le paiement de droits de toute sorte, de péage, de passage et autres. Un certain nombre d'abus étaient particulièrement frappants ; il y avait notamment des relâches forcées, ce qui s'expliquait au début par le fait que les bâtiments n'étaient pas toujours aptes à de longs trajets. Les relâches dans des lieux de transbordement devinrent obligatoires avec obligation de payer tribut (11). Cet abus ne fut définitivement supprimé qu'en 1815. Des droits de douane très élevés étaient établis. L'on allait jusqu'à rendre la navigation impossible pour se servir des navires comme allèges (12).

La situation sur le Rhin était véritablement anarchique. Le long de l'Alsace il appartenait aux Strasbourgeois qui en excluaient les bateliers de Cologne, Mayence et Bâle, tout en étant autorisés eux-mêmes à naviguer sur le cours inférieur du fleuve (13).

Aussi bien toutes ces entraves devaient restreindre considérablement la navigation fluviale. Dans la mesure du possible l'on eut recours à la mer, parfois aux voies de terre, même entre villes situées sur le même fleuve. Engelhardt cite l'exemple suivant : la Hollande approvisionnait Francfort sur le Main par Berkel et la Wesphalie.

La diminution du trafic sur le fleuve finit par inquiéter les pouvoirs territoriaux, ceux-ci se groupèrent pour le règlementer et tâcher d'éviter l'établissement de droits de douane injustifiés. En Allemagne l'on exigea, pour la validité d'une imposition décrétée après concession de l'empereur, le consentement du cercle intéressé (14). Les électeurs rhénans eurent la surveillance de la

(11) Engelhardt, op. cité, p. 14 et 15.
(12) Von Traut, op. cité, p. 1 et 2.
(13) Engelhardt, op. cité.
(14) Engelhardt, op. cité.

navigation du Rhin à partir du 16e siècle. Une convention de 1557 leur donna une organisation durable. Les réunions des électeurs (Zollkapitel) constituent l'origine lointaine de la commission centrale du Rhin (15).

Au 17e siècle une tentative fut faite dans les traités d'Osnabrück et de Münster pour diminuer les charges qui pesaient sur la navigation du Rhin et lui assurer une certaine liberté.

Le traité d'Osnabrück, du 24 Octobre 1648, ordonne, dans son article 9, la restitution aux fleuves de leur ancienne sécurité, juridiction et usage, qu'ils avaient avant la guerre. Cette prescription resta lettre-morte, et l'abus des Stappelmonopole continua (16).

L'annexion de l'Alsace à la France fut l'occasion d'une autre stipulation relative au régime de la batellerie rhénane et qui se trouve contenue à l'article 85 du traité de Münster du 30 Janvier 1648. Cet article interdisait les relâches forcées des deux côtés du Rhin ainsi que la perception de taxes autres que celles qui étaient déjà perçues avant la guerre. Les Mayençais furent admis à Cologne et réciproquement. Les Strasbourgeois furent exclus de Mayence (17).

Les dispositions libérales du traité de Münster ne furent pas respectées. L'Escaut fut fermé du côté des Provinces-Unies par un traité entre l'Espagne et les Pays-Bas que l'Autriche et l'Angleterre s'engagèrent ultérieurement à observer (18).

Une commission réunie en 1669 au sujet d'exactions commises dans le Mecklembourg-Schwerin resta sans résultats pratiques. Le représentant brandebourgeois proposa une réduction de la moitié des droits sur certaines

(15) Von Traut, op. cité, p. 3. — Les pouvoirs publics tentaient également ailleurs de réagir contre ces charges excessives imposées à la navigation, mais généralement sans succès. Les nombreux édits royaux contre la taxation excessive n'aboutirent à rien en France.

(16) Engelhardt, op. cité.

(17) Engelhardt, op. cité.

(18) Engelhardt, op. cité, p. 16.

marchandises, mais le délégué mecklembourgeois s'y opposa (19).

En 1681 un pacte permit aux Strasbourgeois de disposer du Rhin en amont de Mayence à la descente. L'électeur Palatin obtint ultérieurement un avantage analoge (20).

Il y avait encore, à la fin du 18e siècle 31 douanes rhénanes d'un rapport annuel d'environ 31 millions de gouldens (21). La liberté de navigation n'avait pu s'établir, la batellerie restait toujours soumise à un régime précaire. A la veille de la révolution le traité de Fontainebleau (22) du 8 Novembre 1785 confirmait l'exclusion des Belges de l'Escaut. Les souverains riverains ne voulaient pas renoncer à une source de profits qu'ils appréciaient et continuaient à tenter d'exclure de leur territoire les bateliers étrangers.

La révolution française marque une période nouvelle dans l'histoire du droit fluvial. Les droits féodaux avaient été supprimés dans toute la France et le gouvernement révolutionnaire n'avait guère de raisons de maintenir les charges et les entraves établies par les petits souverains locaux le long des fleuves. L'usage des voies d'eau, utile à tous, ne pouvait être accaparé par quelques privilégiés; le gouvernement révolutionnaire allait suivre une politique favorable aux usagers, concordant avec les principes de liberté qu'il proclamait. La question se posa lors de la guerre entre la France et l'Empire, quand les troupes françaises entrèrent dans les Pays-Bas insurgés contre l'Empereur. Nous venons de voir que le traité de Fontainebleau maintenait l'exclusion des Belges de l'Escaut. Le conseil exécutif de la République Française proclama la liberté de la navigation de l'Escaut dans l'arrêté du 16 novembre 1792, comme l'application d'un principe de droit naturel, celui de la liberté des fleuves et canaux internationaux.

(19) Engelhardt, op. cité, p. 17.
(20) Engelhardt, op. cité, Introduction.
(21) Von Traut, op. cité, Introduction.
(22) Engelhardt, op. cité. Cite le traité p. 22.

Il enjoignit au général commandant les troupes françaises en Belgique de faire règner par tous les moyens en son pouvoir cette liberté sur l'Escaut et la Meuse.

Le texte de cet arrêté est le suivant (23) :

« Le conseil exécutif délibérant sur la conduite des armées françaises dans les pays qu'elles occupent, spécialement dans la Belgique, un de ses membres a observé que :

1°) les gênes et les entraves auxquelles jusqu'alors la navigation et le commerce avaient été exposés, tant sur l'Escaut que sur la Meuse, étaient directement contraires aux principes du droit naturel que tous les Français ont juré de maintenir ;

« qu'un tel droit est un reste des servitudes féodales ou, du moins, un monopole odieux qui n'a pu être établi que par la force, ni consenti que par l'impuissance, qu'il est conséquemment révocable dans tous les moments et malgré toutes les conventions, parce que la nature ne connaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés et que les droits de l'homme sont à jamais imprescriptibles ;

2°) que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux ; qu'une nation ne saurait sans injustice prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière...

3°) que la gloire de la République Française veut que partout où s'étend la protection de ses armes la liberté individuelle soit rétablie et la tyrannie renversée ;

4°) que lorsqu'aux avantages procurés au peuple belge par les armes françaises se joindra la libre navigation des fleuves... les nations de l'Europe ne pourront se refuser à reconnaître que la destruction de toutes les tyrannies et le triomphe des droits de l'homme sont la seule ambition du peuple français ;

« le conseil... arrête que le général en chef... en Belgique... sera tenu d'employer tous les moyens... pour

(23) Carathéodory, op. cité, Appendice.

assurer la liberté de la navigation et du transport dans tout le cours de l'Escaut et de la Meuse ».

L'arrêté de 1792 étant une déclaration unilatérale du gouvernement français ne pouvait recevoir d'application que par le jeu de conventions internationales inspirées des principes qu'il proclamait ; la République était alors en guerre avec la plupart des pays d'Europe ; l'arrêté ne pouvait donc avoir d'application immédiate. Mais le droit fluvial international allait être modifié après le rétablissement de la paix ; le statut juridique des cours d'eau allait devenir plus libéral et des organisations fluviales internationales allaient être créées. Aussi, bien que son application ait été différée et incomplète, l'arrêté de 1792 marque réellement le point de départ d'une période nouvelle dans l'histoire du droit fluvial international.

La première convention mettant en œuvre ses principes est le traité du 16 Mai 1795 entre les républiques française et batave. Il déclare dans son article 18 « la navigation sur le Rhin, l'Escaut, la Meuse, le Hondt et dans toutes leurs branches sera libre entre les deux républiques française et batave » (24). C'est donc une application limitée du principe de liberté des fleuves et canaux internationaux puisqu'elle est restreinte aux deux contractants.

Après le rétablissement de la paix entre la France et l'Empire germanique une nouvelle convention fut signée pour régler le régime de la navigation du Rhin. Les taxes furent unifiées et limitées, la navigation devint libre sous réserve du paiement des droits et un organe commun aux deux états riverains fut établi pour assurer leur perception. Cette organisation internationale du Rhin, transformée, existe encore aujourd'hui et est à même de parer aux conflits incessants de souveraineté. Le régime de l'internationalisation et des commissions internationales appliqué d'abord au Rhin l'a été ensuite à de nombreux autres fleuves d'intérêt international.

(24) Carathéodory, op. cité.

SECTION II

L'Organisation fluviale rhénane après la Révolution. La Convention de l'Octroi. Le Congrès de Vienne et les Actes de Mannheim de 1831 et de 1868.

§ 1. — *La convention de l'octroi*

Des négociations relatives à la navigation rhénane furent entamées au congrès de Rastatt. Elles furent interrompues par le massacre des plénipotentiaires français qui marqua la fin du congrès.

Le traité de Lunéville, du 9 février 1801, stipula dans son article 6 l'annexion de la rive gauche du Rhin à la France qui devenait riveraine du fleuve sur la majeure partie de son cours. Les petits souverains de la rive gauche avaient disparu. L'occasion se présentait de consacrer cette disparition par un règlement entre la France et l'empire, souverain sur la rive droite, en opérant la diminution et l'uniformisation des droits dans un sens favorable aux intérêts de la navigation et en harmonie avec les stipulations de l'arrêté de 1792.

Le 25 février 1803 la Reichsdéputation prit dans ce sens la résolution suivante (25) :

Art. 39. — Suppression de tous les péages de la rive droite et de la rive gauche du fleuve, à l'exception des droits de douane et d'un octroi de navigation établi, réglé et perçu en commun entre la France et l'Empire.

L'Empire délèguerait ses pouvoirs à l'électeur archichancelier pour arrêter de concert avec le gouvernement français tous les règlements pour l'octroi de la navigation du Rhin. Le taux de cet octroi ne devrait pas dépasser le montant des péages supprimés. La convention

(25) Texte dans Rheinurkunden. Recueils de documents relatifs à la navigation du Rhin, J. Gravenhage. Münich et Leipzig, 1918, tome I, p.4.

fixait l'attribution des sommes perçues et organisait une administration de l'octroi ayant à sa tête un directeur général nommé par l'électeur et le gouvernement français. Comme organes d'administration la convention déclarait qu'il y aurait dix à quinze bureaux de l'octroi sous la juridiction des souverains territoriaux et devant recevoir assistance de ces derniers.

Une convention plus détaillée fut signée le 15 Août 1804. C'est la convention de l'octroi (26). Le recès de la Reichs-deputation n'avait fait que poser quelques règles générales. L'article premier de la nouvelle convention précise que l'article 39 du recès de 1803 lui sert de base.

La convention précise d'abord la situation du Rhin : le thalweg constitue la ligne de séparation au point de vue de la souveraineté, mais au point de vue de la navigation, le Rhin est considéré comme un fleuve commun entre les deux empires (art. 2). La navigation en sera soumise à des règlements communs.

Des stations de relâche sont maintenues à Cologne et Mayence seulement.

Un certain nombre de dispositions se réfèrent aux formalités douanières, à l'entretien des chemins de halage et à la circulation des navires.

La convention organise ensuite l'administration de l'octroi : bureaux de perception, statut et activité des employés (art. 42 à 84). Il y aura 12 bureaux de perception de Strasbourg à la frontière hollandaise. Le directeur général assure la perception et l'uniformité de l'octroi de navigation (art. 43). Il est installé par ordre du gouvernement français et de l'électeur archichancelier. Il siège à Mayence, assisté de quatre inspecteurs (art. 44) examinant l'état du fleuve et des chemins de halage, contrôlant les bureaux et verbalisant les contraventions relatives à la perception de l'octroi et au règlement de police. Le directeur général a enfin (art.

(26) Rheinurkunden, T. I, p. 6.

130) des pouvoirs règlementaires importants. Il pourra, avec l'assistance d'un inspecteur de chaque rive, faire les règlements complémentaires nécessaires, à condition que les droits ne soient ni augmentés, ni diminués par eux. Ces règlements devaient être exécutés provisoirement, à charge, par le directeur général, de les soumettre sans délai aux deux gouvernements intéressés ; si l'un d'eux refusait son approbation une négociation devait être ouverte.

En temps de guerre la perception de l'octroi devait continuer entre les riverains, le personnel jouissant de la neutralité (art. 131).

La convention admet, contre les décisions des receveurs, un recours devant le directeur général assisté de deux inspecteurs (art. 122) et, contre cette nouvelle décision, un recours devant une commission, composée de représentants des deux états riverains et prévue à l'article 123.

Cette organisation a servi de modèle pour l'établissement des organes qui régissent actuellement la navigation du Rhin. L'établissement d'un recours contre les décisions de juridictions nationales — alors les bureaux de l'octroi — porté devant une commission internationale a persisté. Les actes de 1815 et 1831 ont prévu un recours contre les décisions de tribunaux nationaux devant la commission centrale du Rhin. Ces tribunaux, investis d'une compétence juridictionnelle plus large que les bureaux de l'octroi statuaient comme eux sur les réclamations soulevées par la perception des droits de navigation. Ce dernier chef de compétence a d'ailleurs disparu avec la suppression des droits de navigation.

Il y a donc intérêt à voir quelles sont en matière juridictionnelle les dispositions de la convention de l'octroi.

Il n'y a pas de recours possible pour obtenir un allègement des droits. La convention stipule en effet qu'aucune demande en modération de l'octroi ne sera

admise (art. 112). En cas de perte d'embarcation aucune demande en restitution ne sera recevable (art. 113).

Des moyens de contrainte sont prévus en cas de contraventions ainsi que des pénalités en cas de fraudes (art. 114). L'article 122 établit un recours contre les mesures prises pour réprimer ces contraventions.

Les moyens de contrainte consistent dans la rétention des conducteurs et de leurs embarcations jusqu'à acquittement des droits et paiement des amendes sauf caution reconnue solvable et admise par le receveur du bureau saisi de l'affaire (art. 114). Les employés qui retiennent une embarcation doivent dresser procès-verbal (art. 115). La fraude entraîne paiement du double des droits (art. 117).

Afin de permettre aux employés de l'octroi d'accomplir leur tâche l'article 121 déclare que satisfaction doit leur être accordée sur l'une ou l'autre rive s'ils se présentent avec une commission de leur souverain devant un dépositaire de l'autorité publique.

Les mesures de contrainte prises par les receveurs pour réprimer les contraventions étaient exécutoires par provision, mais les intéressés pouvaient porter plainte devant une commission composée du directeur général de l'octroi assisté de deux inspecteurs et prononçant à la pluralité des voix (art. 122). Les décisions de ce conseil étaient également exécutoires par provision.

Mais ces décisions étaient susceptibles d'un nouveau recours devant une commission réunie à cet effet à Mayence: c'est l'origine directe de la compétence judiciaire de la commission centrale du Rhin, de même que l'institution des bureaux de l'octroi ayant pouvoir de réprimer les contraventions est à l'origine de l'établissement de tribunaux spéciaux pour la navigation du Rhin.

L'article 123 fixait l'organisation de la Commission d'appel qui devait se réunir chaque année au mois de Brumaire, à Mayence.

Elle comprenait:

le préfet du Mont-Tonnerre, commissaire du gouvernement français;

un commissaire délégué par l'électeur archichancelier;

un jurisconsulte domicilié sur l'une ou l'autre rive du Rhin, choisi par les commissaires précédents.

Les commissaires choisissaient un secrétaire dont ils règlaient le traitement et qui tenait un registre des délibérations que les commissaires devaient signer à chaque séance. Ce registre était déposé aux archives de la direction générale.

La commission était compétente pour connaître des recours en matière de perception de l'octroi et de police de la navigation (art. 123).

La convention fixait ensuite la procédure à suivre: elle devait être écrite, la commission statuant définitivement d'après les mémoires des parties (art. 123). Les dépenses nécessitées par sa réunion étaient acquittées sur les recettes de l'octroi (art. 126). Les décisions provisoires mentionnées aux articles 122 et 124 ne constituaient les parties en aucun frais (art. 126).

Au cas où il n'y avait aucune affaire à porter devant la commission, le directeur général en avisait fin Vendémiaire le préfet du Mont-Tonnerre, qui prévenait à son tour l'électeur archichancelier et il n'y avait pas de session cette année-là (art. 127).

Les dispositions de la convention devaient prévaloir contre tout traité ou usage antérieur (art. 128). Seule une nouvelle convention devait pouvoir la modifier (art. 129).

L'organisation rhénane ainsi fixée continue la réunion des quatre électeurs, mais elle est plus perfectionnée, l'autorité centrale a des attributions plus étendues, la navigation bénéficie d'un régime plus libéral et l'autorité centrale a des attributions plus importantes.

Le régime établi par la convention du 15 Août 1804 fut étendu en 1811 à tout le Rhin inférieur (Lek, Waal, Yssel) par suite de l'annexion de la Hollande à l'empire français.

La convention de l'octroi a cessé de s'appliquer après la défaite et la chute du premier empire, mais ses dispositions n'en sont pas moins très importantes parce qu'elles ont inspiré toute l'organisation rhénane actuelle. Nous venons de voir qu'elle a établi pour la première fois une juridiction rhénane spécialisée; ses autres innovations ont eu également un caractère durable: la commission centrale du Rhin a hérité du pouvoir réglementaire du directeur général de l'octroi ainsi que de ses attributions administratives; enfin la suppression des péages stipulée en 1804 a été confirmée par les actes postérieurs.

§ II. — *L'œuvre du Congrès de Vienne et les dispositions de l'annexe* 16 *B*

Après la chute de l'empire français le statut du Rhin était remis en question. L'on pouvait craindre le rétablissement de l'état des choses qui règnait avant la révolution. Il y avait alors, pour des hommes d'état clairvoyants, une occasion d'élaborer un régime rationnel. La Sainte Alliance, basée sur une idée de fraternité amenait à considérer comme un don commun aux riverains les fleuves dont le cours arrose plusieurs états.

L'article 5 du traité de Paris du 30 Mai 1814 s'inspire de préoccupations libérales; il stipule: « la liberté de la navigation du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne ».

Le futur congrès (le congrès de Vienne) devra s'occuper « de la manière dont on pourrait régler les droits à lever par les différents riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations ». Il devra également examiner l'extension de ces principes à d'autres fleuves traversant plusieurs états.

En exécution de cet article une commission spéciale fut instituée au congrès de Vienne « pour la libre na-

vigation des rivières ». C'est la commission des rivières. Elle était composée des plénipotentiaires des grandes puissances et des états riverains du Rhin. Elle devait faire un règlement pour les divers fleuves traversant plusieurs pays. En douze séances elle établit ces principes de liberté pour le Rhin, le Neckar, le Main, la Meuse et l'Escaut. La commission des rivières siégea à Vienne et collabora ainsi au travail du congrès.

L'acte final du congrès de Vienne du 9 juin 1815 proclame à nouveau le principe de la liberté de la navigation fluviale (27). Une annexe à cet acte, l'annexe 16 B (28), est consacrée à la navigation du Rhin. La navigation doit, aux termes de l'article 109 de l'acte final, être entièrement libre sur le Rhin, le Neckar, la Meuse et l'Escaut ; il est stipulé qu'elle ne peut, « sous le rapport du commerce, être interdite à personne ». Cette addition était due au baron de Humbolt, représentant de la Prusse, désireux de restreindre autant que possible la liberté de navigation (29), tout au moins de ne l'admettre que pour les riverains qui paraissaint alors être seuls susceptibles de commercer sur le fleuve.

Après avoir proclamé ces principes généraux, les auteurs de l'acte édictaient quelques dispositions destinées à assurer leur application et relatives, d'une part à la taxation, d'autre part à l'élaboration d'un règlement de navigation.

En ce qui concerne la taxation, l'acte s'inspirait de la convention de l'octroi : il préconisait une taxation uniforme, relativement indépendante des marchandises, pour éviter les examens détaillés de cargaison (art. 110, 111). Quelques dispositions se réfèraient aux bureaux de l'octroi dont le nombre était réduit (art. 112). Il ne devait pas y avoir de rapports entre les douanes des riverains et les droits de navigation (art. 115). L'entre-

(27) Texte dans Rheinurkunden, T. I, p. 42.
(28) Texte dans Rheinurkunden, T. I, p. 43.
(29) Engelhardt, op. cité, Introduction.

tien des chemins de halage incombait aux riverains (art. 113).

Une commission devait être nommée pour règler les questions pendantes entre les riverains; cette nomination devait être faite dans les six mois. Les commissaires des riverains devaient être chargés d'élaborer un accord sur la navigation de la rivière (art. 108). Ce règlement devait mettre en application les principes posés par l'acte final; il renfermerait également d'autres dispositions utiles. Une fois établi il ne pourrait être changé que du consentement de tous les riverains (art. 116).

L'article 117 donnait aux règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Neckar, de la Meuse et de l'Escaut la même force que s'ils avaient été textuellement insérés dans l'acte.

Parmi les règlements particuliers visés à l'article 117 l'annexe 16 B est consacrée à la navigation du Rhin. Elle reprend les principes généraux de l'acte final et proclame dans son article premier la liberté de navigation; elle condamne tout droit exclusif au profit d'un batelier ou d'une association (art. 20).

D'autre part l'annexe établit l'uniformité des droits, comme l'avait fait la convention de l'octroi. L'article 19 supprime les droits d'étape maintenus à Mayence et à Cologne en 1804. L'affermage des droits est interdit, la convention, s'inspirant toujours de celle de 1804, n'admet pas les demandes en modération et proclame que les taxes continueront à être perçues en temps de guerre.

Enfin l'annexe institue une autorité centrale rhénane qui existe encore aujourd'hui: c'est la commission centrale du Rhin, instituée par l'article 10 de l'annexe et dont la composition est fixée à l'article 11; elle est formée de commissaires nommés par les états riverains, c'est-à-dire la France, la Prusse, la Bavière, le Pays de Bade, la Hesse et les Pays-Bas, à raison d'un pour chacune de ces puissances. L'article 31 déclarait que ces commissaires devraient être nommés dès que le congrès

aurait fixé les principes généraux concernant la navigation et que la commission se réunirait le premier juin de l'année. L'administration provisoire du Rhin lui transférerait alors la direction de la navigation rhénane.

La commission devait ensuite se réunir le premier novembre de chaque année à Mayence. Si les affaires dont elle avait à s'occuper l'exigeaient, les commissaires pourraient décider de tenir une deuxième session au printemps. Le président, désigné par le sort, devait être renouvelé tous les mois si la session se prolongeait. La commission se prononçait à la pluralité des voix (art. 17).

Elle avait, aux termes de l'annexe 16 B, des attributions d'ordre législatif, administratif et judiciaire: élaboration d'un règlement de navigation, surveillance des fonctionnaires chargés d'en assurer l'exécution, jugement en appel des affaires relatives à la navigation du Rhin.

Dès sa réunion la commission devait s'employer à établir le règlement pour la navigation du Rhin. Les articles de l'annexe 16 B devaient lui servir d'instruction, les objets de ce règlement étant indiqués tant dans la convention de 1815 que dans celle de 1804. Le nouveau règlement devait notamment arrêter les dispositions concernant le tarif des droits, la distribution des bureaux de perception, l'organisation et la procédure des autorités judiciaires de première et de deuxième instance, la police de la navigation, l'exercice de la profession de batelier, les contraventions (art. 27). Le règlement établi devait être soumis à la sanction des états riverains.

La commission centrale devait, d'autre part, dès sa réunion remplacer l'administration provisoire du Rhin. Elle devait, par la suite, surveiller les fonctionnaires attachés aux services d'administration du fleuve. Elle nommait l'inspecteur en chef et les sous-inspecteurs de la navigation à la pluralité des voix, la Prusse ayant

un tiers du nombre total, les autres états allemands ensemble le second tiers, la France et la Hollande chacune un sixième (art. 13). L'inspecteur en chef de la navigation était nommé à vie. La commission agissait vis-à-vis des employés à l'instar d'un supérieur hiérarchique (art. 14). Les inspecteurs qui veillaient à l'exécution du règlement (art. 15) devaient lui rendre compte (art. 16). Elle s'occupait en général de tout ce qui pouvait améliorer la navigation du Rhin.

L'annexe 16 B posait, en dernier lieu, les bases d'une organisation judiciaire. Il devait y avoir une autorité judiciaire auprès de chaque bureau de perception (art. 8). L'article 9 instituait l'appel contre les décisions de ces juridictions devant la commission centrale établie par la convention ou un tribunal supérieur du pays du tribunal ayant statué en première instance. Ce système d'appel, au choix des parties devant la commission centrale ou un tribunal national, a été maintenu par les actes de 1831 et 1868.

Telles sont, sommairement exposées, les dispositions de l'acte final et de l'annexe 16 B qui concernent la navigation du Rhin. Les traits essentiels de l'œuvre de Vienne à cet égard, sont en somme le rétablissement d'un organe central, collectif comme il l'avait été sous l'ancien régime, l'organisation d'une juridiction spéciale à procédure rapide et la proclamation de la liberté de navigation.

§ III. — *L'organisation rhénane depuis* 1816

La commission centrale prévue à l'article 31 de l'annexe 16 B s'est réunie le 16 Août 1816 à Mayence.

Il y eut quelques débats à propos de la question de la liberté de la navigation sur le Bas-Rhin. Les délégués hollandais prétendaient que, le traité de Paris ayant établi la liberté de navigation du Rhin jusqu'à la mer, non jusque dans la mer, le régime prévu par l'acte de Vienne ne s'appliquait pas aux embouchures du

Rhin, la liberté de navigation ne pouvant être établie que jusqu'à et non jusque dans la mer.

Le règlement prévu par les traités de 1815 a été établi le 31 Mars 1831. C'est l'acte de Mannheim pour la navigation du Rhin (30). Il a été signé par les délégués de la France, de la Prusse, du Pays de Bade, de la Bavière, de la Hesse et des Pays-Bas, c'est-à-dire par les délégués de tous les états riverains du Rhin navigable. Son article premier met fin à la controverse que nous venons de signaler, il déclare que: « la navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusque dans la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre ».

Le roi des Pays-Bas consent, aux termes de l'article 2, à ce que le Lek et le Waal soient tous les deux considérés comme la continuation du Rhin dans le royaume des Pays-Bas. Par conséquent le régime prévu pour le Rhin leur sera appliqué. Enfin, nouvelle stipulation favorable à la liberté de la navigation, l'obligation de transborder en territoire hollandais est supprimée pour les navires faisant partie de la navigation rhénane (art. 3).

Le titre I de l'acte de 1831 est consacré à la navigation en général, le titre II aux droits de navigation, le titre III aux douanes, le titre IV à l'exercice du droit de navigation: l'article 42 stipule que les patentes ne seront délivrées qu'à des sujets reconnus des états riverains du Rhin ; elles ne pourront être retirées que par le pays où le patron ou conducteur est domicilié (art. 47). Le titre VI traite de la police de la navigation, le titre VII de la fraude en matière de droits.

Les titres VIII et IX sont consacrés à l'organisation judiciaire et à l'organisation centrale rhénanes. L'acte de 1831 reproduit en partie les dispositions de l'annexe 16 B. La composition de la commission centrale

(30) Texte dans Rheinurkunden, tome I, p. 212 et Von Traut, op. cité, p. 10.

reste la même ; elle est formée par la réunion annuelle, en juillet, des commissaires des états riverains (France, Prusse, Pays de Bade, Bavière, Hesse et Pays-Bas), art. 90, 91. Son président est désigné par le sort (art. 92). Les fonctions de la commission centrale sont définies à l'article 93 toujours inspiré des stipulations de l'annexe 16 B : elle propose aux états riverains de nouvelles dispositions complétant le règlement ; elle en surveille l'exécution et recommande de faire les travaux qui paraissent utiles ; elle doit, disposition qui reproduit celle de l'annexe 16 B (art. 16), faire un rapport annuel détaillé sur la navigation du Rhin, son mouvement, ses progrès, les changements qui pourraient être utiles ; l'article 95 lui conserve la nomination à vie de l'inspecteur en chef. Enfin la commission se prononce en dernier ressort sur les pourvois portés devant elle par les parties (art. 93).

L'acte de 1831 a été complété par le protocole du 13 Juillet 1838 qui édicte les règles de procédure à suivre par la commission centrale en cas d'appel porté devant elle.

La commission centrale siégeait à Mayence depuis 1816. Son siège fut transféré à Mannheim en 1861. Selon Delbrück la présence de délégués français dans la forteresse la plus importante de la confédération germanique avait paru indésirable lors des évènements de 1859 ; c'était l'époque de la guerre d'Italie, la France était en guerre avec l'Autriche, l'empereur d'Autriche était président de la confédération germanique.

L'évolution de la navigation rendit nécessaire une révision de l'acte de 1831. Une nouvelle convention fut signée le 17 octobre 1868 par les délégués des états signataires de l'acte de 1831. L'acte révisé de Mannheim pour la navigation du Rhin (31), entra en vigueur le premier Juillet 1869. C'est lui qui régit actuellement la

(31) Texte dans von Traut, op. cité, p. 150. Rheinurkunden, T. 2, p. 80. Charguéraud-Hartmann. Les chartes de la Navigation rhénane. Edité par la Navigation du Rhin.

navigation du Rhin. Il n'a été modifié par le traité de Versailles que sur quelques points.

L'acte de 1868 se caractérise par l'abolition de tout droit de navigation, il achève ainsi l'évolution commencée avec l'arrêté de 1792 et la convention de l'octroi. L'article 3 de l'acte révisé interdit formellement la perception de taxes de navigation tant sur le Rhin que sur ses affluents. Les droits de bouée et de balisage en amont de Rotterdam et de Dordrecht sont également supprimés.

L'emploi d'inspecteur en chef est aboli, mais les inspecteurs de la navigation du Rhin soumis dans l'exercice de leurs fonctions à la commission centrale sont maintenus.

Les navires de toutes les nations sont admis à naviguer sur le Rhin, à condition d'observer les dispositions de l'acte et les règlements de police. Tout conducteur d'un navire appartenant à la navigation du fleuve peut choisir la voie qui lui convient en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique, ou inversement.

L'acte stipulait l'obligation pour les gouvernements d'établir dans les ports les installations nécessaires pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Des inspections périodiques du fleuve, par des techniciens, devaient avoir lieu, d'après les décisions de la commission centrale, pour établir l'état de navigabilité du fleuve.

Enfin l'acte renfermait des dispositions relatives aux tribunaux pour la navigation du Rhin et aux attributions de la commission centrale.

La composition de cette commission, fixée à l'article 43 de l'acte de Mannheim qui n'innovait rien, puisqu'il laissait un commissaire à chaque état riverain, fut modifiée après le traité de Francfort. La France qui perdait l'Alsace, n'était plus riveraine du Rhin, le commissaire français disparut, mais il fut remplacé par un commissaire de l'Alsace-Lorraine, de sorte que le nom-

bre des membres de la commission demeura le même. L'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'empire allemand amena d'autre part la disparition des douanes sur le Rhin, ce qui réduisit quelque peu l'activité de la commission centrale.

L'acte de Mannheim a été complété par des protocoles additionnels. Le protocole additionnel de Mannheim du 18 septembre 1895 (32) se réfère aux décisions de police édictant des peines. Ce protocole entra en vigueur après échange des ratifications le 27 Mai 1898. Un autre protocole du 4 juin 1898 (33) est relatif aux patentes et complète l'article 15 de l'acte du 17 Octobre 1868.

Le retour de l'Alsace-Lorraine à la France en 1918 devait entraîner une modification du Statut du Rhin. Le traité de Versailles maintient en vigueur la convention de Mannheim (art. 354), dans tous les points où elle n'est pas en contradiction avec le traité lui-même; il ajoute que si elle se trouve en opposition avec la convention générale à établir, convention qui a été signée à Barcelone en 1920, cette dernière devra prévaloir.

Le traité de Versailles stipule que les ressortissants des puissances alliées jouiront sur toutes les voies de navigation intérieure du Reich d'un traitement égal à celui des ressortissants allemands (art. 327). Les bateaux de toutes les nations auront sur le Rhin les droits et privilèges des bateaux appartenant à la navigation rhénane (art. 356). Des dispositions sont relatives à l'utilisation de l'énergie produite par le fleuve dans son cours supérieur (art. 358). L'internationalisation du Rhin est donc accentuée. Il en est au reste de même pour le Danube et le traité de Versailles déclare internationaux l'Elbe, l'Oder et le Niemen. Les limites du Rhin international sont étendues: il commence désormais à Bâle.

(32) Texte dans Charguéraud-Hartmann, op. cité, et Rheinurkunden, T. 2, p. 379.

(33) Texte dans Rheinurkunden, T. 2, p. 437.

La France, redevenue riveraine du Rhin, est substituée dans tous ses droits à l'Alsace-Lorraine (art. 360). Le siège de la Commission centrale est fixé à Strasbourg. Le Secrétariat général, institué après la suppression du poste d'inspecteur en chef, est établi dans cette ville. La France, substituée à l'Alsace-Lorraine, rentre naturellement dans la commission centrale, mais la composition de cette dernière est élargie (art. 355).

Ces stipulations du traité de Versailles intéressaient les Pays-Bas, signataire de la convention de Mannheim mais étrangers au traité. Ils ont adhéré aux modifications apportées à la convention de Mannheim par les protocoles des 28 Janvier 1921 et 29 Mars 1923 (34). Ces protocoles contiennent les réserves Hollandaises: les protocoles des 18 septembre 1895 et 4 Juin 1898 seront appliqués comme la convention de 1868. Les Pays-Bas collaboreront avec les Alliés à l'élaboration de la convention générale visée à l'article 354 du Traité de Versailles (Cette convention a été signée à Barcelone en 1920. Les Pays-Bas pourront désigner un troisième représentant en plus des deux qui leur sont accordés. La liberté de la navigation du Rhin pour les bâtiments appartenant à des non-riverains ne préjuge pas de l'étendue territoriale de la compétence de la commission centrale. Enfin diverses réserves sont relatives aux travaux à exécuter sur le Rhin.

Les textes fondamentaux qui régissent la navigation du Rhin sont donc actuellement l'acte de Mannheim de 1868 et le traité de Versailles, dans les articles 354 à 362, traité auquel les Pays-Bas ont adhéré.

La composition de la commission centrale est actuellement fixée par l'article 355 du traité de Versailles, légèrement modifié par le protocole d'adhésion des Pays-Bas; elle est considérablement élargie. La Suisse et des états non-riverains y envoient des représentants. L'admission de la Suisse est d'autant plus justifiée que la limite du Rhin navigable est reportée à Bâle et que l'ar-

(34) Texte dans Charguéraud-Hartmann, op. cité.

ticle 358 du traité de Versailles se préoccupe de l'utilisation de l'énergie produite par le fleuve dans son cours supérieur. De toutes les nations qui y sont représentées, c'est la France qui a le plus grand nombre de délégués. La commission qui devait comprendre dix-neuf membres aux termes du traité de Versailles, en a actuellement vingt ; il y a :

— Quatre délégués de la France, qui nomme en outre le président.
— Quatre délégués du Reich, un par état allemand riverain (Bade, Bavière, Hesse, Prusse).
— Trois délégués des Pays-Bas, au lieu de deux prévus à l'article 355, le troisième ayant été accordé par les protocoles des 18 janvier 1921 et 29 mars 1923.
— Deux délégués de la Suisse.
— Deux délégués de la Grande Bretagne.
— Deux délégus de l'Italie.
— Deux délégués de la Belgique.

La prépondérance de la France et la présence de délégués d'états non-riverains caractérisent cette nouvelle composition de la commission centrale. Il y a là une nouvelle étape dans la voie de l'internationalisation des fleuves. Il est vrai que les états non riverains représentés à la commission centrale, sont tous des pays alliés. M. Van Eysinga a déclaré que l'internationalisation des cours d'eau opérée par les traités de 1919 et 1920 a surtout consisté à placer ces rivières sous l'influence prépondérante de l'Entente.

La commission centrale se réunit en Août à Strasbourg, depuis 1919. Elle tient une session extraordinaire sur demande d'un état riverain (art. 44 de l'acte de Mannheim). Le président n'est plus aujourd'hui désigné par le sort mais il est nommé par le gouvernement français ; l'article 44 ne lui donne aucune prérogative, sauf en cas où la commission juge en appel ; sa voix est alors prépondérante en cas de partage. Les résolutions de la commission doivent, aux termes de l'article 46 de l'acte

de Mannheim, être prises à la pluralité des voix, émises dans une parfaite égalité, l'approbation des gouvernements étant nécessaire pour qu'elles soient obligatoires. A chaque session la commission rédige des protocoles comptes rendus de ses travaux.

Le secrétariat général est établi à Strasbourg et constitue un organe permanent au service de la commission.

Les attributions de la commission centrale sont de trois ordres: administratives, législatives, judiciaires.

Tout d'abord la commission surveille l'exécution de l'acte pour la navigation du Rhin; elle examine les plaintes auxquelles son application donne lieu et les mesures à prendre à cet effet (art. 45 de l'acte de Mannheim). Elle surveille la navigation en général, organise des voyages d'étude, reçoit un rapport des ingénieurs qui font des propositions aux états riverains pour remédier aux difficultés constatées; en effet, s'il n'est pas donné suite à leurs propositions les ingénieurs doivent en informer la commission centrale. La commission rédige elle-même un rapport annuel sur l'état de la navigation (art. 45).

La commission a également des attributions d'ordre législatif. Elle devait, aux termes de l'article 45 de l'acte de Mannheim, s'occuper des modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à la convention. Un certain nombre de protocoles de la commission renferment des dispositions complétant l'acte de navigation, par exemple le règlement du 13 Juillet 1838 sur la procédure à suivre par la commission centrale en cas d'appel porté devant elle. La commission étudie toutes les propositions des gouvernements, ainsi que toutes les propositions visant à améliorer la navigation du Rhin (article 45 de l'acte de Mannheim). Le traité de Versailles charge la commission de rédiger un nouveau projet de convention (article 355 du traité de Versailles). Elle s'occupe également de l'unification du droit et a fourni un Comité à cet effet: un rapport sur l'unification du droit con-

cernant les privilèges fluviaux a été élaboré en 1925 par le comité réuni à Paris (35).

En dernier lieu la commission centrale a des attributions d'ordre judiciaire héritées de la commission instituée en 1804. Elle connaît en appel des jugements des tribunaux nationaux pour la navigation du Rhin, si la valeur du litige dépasse cinquante francs et si les parties optent pour la compétence de la commission (article 37 de l'acte de Mannheim). Cet appel de jugements de tribunaux nationaux porté devant une commission internationale dont les attributions, d'ailleurs, ne sont pas seulement judiciaires, constitue une singularité en droit international. Il n'existe ordinairement en justice internationale qu'un seul degré de juridictions. Cependant le projet de cour internationale des prises élaboré à La Haye et qui n'a pas été ratifié, prévoyait l'appel des décisions des cours des prises nationales devant une cour des prises internationale. La compétence judiciaire de la commission centrale du Rhin a été critiquée, notamment par Godefroy dans « Les tribunaux pour la navigation du Rhin ». Cependant le système établi en 1804, confirmé et complété par les conventions postérieures présente des avantages incontestables : l'existence de juridictions nationales au premier et au second degré assure le respect de la souveraineté de chaque état riverain. La compétence facultative d'une commission internationale en appel constitue une garantie précieuse pour le particulier condamné par un tribunal d'un état étranger et qui craindrait la partialité des juridictions de cet état.

(35) Texte de ce rapport présenté par Van Slooten : Rapport sur l'unification du droit concernant les privilèges fluviaux. Van Langenhuysen frères, éditeurs, La Haye, 1926.

CHAPITRE PREMIER

L'évolution historique, les caractères généraux et la composition des tribunaux pour la navigation du Rhin.

SECTION I

L'Évolution historique des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

§ I. — *La convention de l'octroi et l'acte final du Congrès de Vienne*

La convention de l'octroi avait organisé pour la première fois une juridiction rhénane, mais les fonctionnaires investis de cette compétence judiciaire avaient d'autres attributions plus importantes. Les receveurs de l'octroi disposaient de moyens de contrainte en cas de contravention au règlement; ils pouvaient (art. 14 de la convention de 1804) retenir les conducteurs et leurs embarcations jusqu'à acquittement des droits et des amendes. Contre les décisions des receveurs un recours était possible devant le directeur général de l'octroi assisté de deux inspecteurs; un nouveau recours était alors ouvert devant une commission composée du préfet du Mont-Tonnerre, d'un délégué de l'électeur archichancelier et d'un jurisconsulte choisi par les deux commissaires précédents. A aucun moment l'on ne voyait intervenir un tribunal de l'ordre judiciaire.

Le principe d'une juridiction rhénane fut maintenu par le congrès de Vienne. L'acte final fit même une application plus complète de ce principe en instituant, pour le jugement des affaires relatives à la navigation du Rhin, de véritables tribunaux qui furent substitués aux fonctionnaires de l'octroi, en ce qui concerne leurs

attributions juridictionnelles. Les dispositions relatives aux juridictions rhénanes se trouvent aux articles 8 et 9 de l'Annexe 16 B, et ont servi de guide aux rédacteurs de l'acte de Mannheim. Les articles 8 et 9 de l'Annexe 16 B ne renferment, en effet, que des règles générales.

Une autorité judiciaire doit être établie auprès de chaque bureau de perception pour examiner et décider en première instance, d'après le règlement, toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par ce règlement (36). Les receveurs de l'octroi n'auront donc plus à se prononcer sur les contraventions au règlement de navigation : les états riverains du Rhin devront instituer des tribunaux spéciaux.

Ces tribunaux sont des tribunaux nationaux, l'article 8 déclare qu'ils sont entretenus aux frais de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent, qu'ils rendent leurs jugements au nom de leur souverain, et que ce souverain nomme les juges. Cependant des règles sont posées pour que dans tous les états riverains, les membres de ces tribunaux présentent des garanties d'indépendance et d'impartialité. « Les individus chargés des fonctions de juge, devront prêter serment d'observer strictement le règlement et ne pourront perdre leur place que par un procès intenté dans toutes les formes et par une condamnation portée contre eux » (37).

Il peut arriver qu'un bureau de perception appartienne à plusieurs états : c'est alors, aux termes de l'article 8, le souverain dans le territoire duquel se trouve le bureau en question qui nomme les juges affectés auprès de ce bureau ; les sentences doivent être prononcées au nom de ce souverain ; les frais occasionnés par le fonctionnement du tribunal sont répartis entre les états proportionnellement à la part des recettes du bureau qui leur revient.

La compétence des tribunaux est fixée à l'article 8.

(36) Annexe 16 B, art. 8.
(37) Annexe 16 B, art. 8.

Ils connaissent en première instance « de toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par le règlement ». Ces tribunaux ont une compétence plus étendue que celle des receveurs de l'octroi aux termes de la convention de 1804. D'ailleurs cette compétence délimitée par la convention ne pourra être modifiée par le souverain dont relève le tribunal.

Le règlement servira de base pour connaître la compétence des tribunaux puisqu'ils seront juges des litiges de référant aux objets fixés par lui; ce sont également ses dispositions que les tribunaux devront appliquer: l'article 8 déclare en effet qu'ils décideront « d'après le règlement ».

En ce qui concerne la procédure, celle-ci devra être uniforme pour tout le cours du Rhin et aussi sommaire que possible; les tribunaux doivent être d'un accès facile et ils doivent aussi être à même de décider rapidement.

L'article 9 de l'Annexe 16 B est consacré aux voies de recours ouvertes contre les décisions des tribunaux de première instance. Les états riverains devront instituer à cet effet des tribunaux supérieurs qui pourront être des tribunaux préexistants investis de cette nouvelle compétence. Ces tribunaux ne devront pas siéger dans une ville trop éloignée du Rhin. Leurs membres devront prêter le même serment que ceux des tribunaux de première instance. Pour tout ce qui concerne l'organisation et la procédure, l'article 9 renvoit au règlement à établir.

Les parties pourront former leur appel soit devant ces tribunaux, soit devant la commission centrale du Rhin. Dans l'un et l'autre cas les décisions rendues en appel seront définitives et sans recours.

Les dispositions de l'annexe 16 B ont été reprises et complétées par l'acte de Mannheim de 1831 qui a institué les juges des droits de navigation du Rhin. Les signataires de la convention de Mannheim ayant mis leur législation en conformité avec les stipulations de l'acte,

les tribunaux des droits de navigation du Rhin ont fonctionné régulièrement.

§ 2. — *Les actes de* 1831 *et de* 1868

Les tribunaux des droits de navigation du Rhin ont été institués par l'acte de Mannheim de 1831 qui pose des règles relatives aux obligations de leurs membres, délimite leur compétence, énonce quelques principes généraux en ce qui concerne leur procédure, assure l'exécution de leurs jugements sur le territoire des états riverains et organise des voies de recours. L'annexe 16 B de 1815 sert de base pour toutes ces stipulations, mais l'acte de Mannheim est beaucoup plus complet ; il consacre aux tribunaux son titre 8.

L'article 81 de l'acte de 1831 déclare que les parties contractantes nommeront des juges pour instruire et juger les affaires qu'il énumère ensuite, toutes relatives à la navigation du Rhin.

Chacun des gouvernements riverains désigne les juges des droits de navigation du Rhin qui seront compétents sur son territoire. Ces magistrats devront s'engager par serment à observer les dispositions du règlement pour la navigation du Rhin pour tous les cas qui y sont prévus. Ils doivent, en effet, appliquer ce règlement, aux termes de l'article 82. L'acte ne dit pas que les juges doivent être spécialisés dans les affaires relatives à la navigation du Rhin, ni que les états riverains doivent instituer des tribunaux uniquement chargés de connaître de ces affaires. En fait les lois des états riverains qui ont organisé des tribunaux des droits de navigation du Rhin, conformément à l'acte de Mannheim, ont confié les fonctions de juges des droits de navigation à des tribunaux déjà existants ; par exemple en France, la loi du 21 avril 1832 (38) a donné ces attributions aux juges de paix. Cependant les gouvernements ne sont pas

(38) Texte dans Charguéraud-Hartmann, op. cité, et von Traut, op. cité, p. 196.

libres de désigner n'importe quel tribunal en suivant les règles ordinaires de compétence qui existent chez eux; il doit y avoir d'après l'article 81 un juge dans chaque port d'embarquement ou de débarquement ainsi que dans chaque commune où il y a un bureau de perception. L'acte de 1831 reproduit ici les termes de l'annexe 16 B. Le magistrat doit résider dans la commune où se trouve son tribunal ou à proximité. L'acte de Mannheim ne veut pas que les affaires relatives à la navigation du Rhin soient jugées par des tribunaux trop éloignés du fleuve. En effet, si l'on avait suivi les règles ordinaires de procédure, le tribunal compétent aurait été celui du domicile du défendeur, qui pouvait se trouver très éloigné du fleuve: cette procédure aurait entraîné des retards et fait juger l'affaire par des magistrats peu au courant de ces questions (39). C'est ce que l'on a voulu éviter: depuis 1804 les conventions relatives à la navigation du Rhin s'efforcent d'établir une justice rapide et facilement accessible aux intéressés.

La compétence des juges des droits de navigation est définie par l'acte de Mannheim à l'article 81: ils ont une compétence pénale et civile; au point de vue pénal ils connaissent des contraventions au règlement; au point de vue civil ils sont juges des contestations au sujet du paiement ou de la quotité des droits de navigation, ils connaissent des plaintes à raison d'entraves mises par des particuliers à la circulation sur les chemins de halage, ainsi que des plaintes portées par les propriétaires riverains contre les conducteurs de chevaux de trait, et, en dernier lieu de toutes autres plaintes pour dommages causés par négligence des conducteurs de bateaux. Au point de vue territorial ils sont compétents pour les faits qui se sont produits dans leur ressort. L'acte de Mannheim précise donc la compétence des tribunaux rhénans au sujet de laquelle l'annexe

(39) J.P. Niboyet. — Les tribunaux pour la navigation du Rhin et le pouvoir judiciaire de la commission centrale du Rhin, Paris, 1923, p. 6.

16 B ne donnait qu'une règle générale, ces tribunaux devant, y était-il dit, connaître « des contestations relatives aux objets fixés par le règlement (art. 8) ». Mais, en la précisant, l'acte de navigation l'a restreinte aux quatre catégories d'affaires que nous venons de voir.

Les juges des droits de navigation devront appliquer en premier lieu, le règlement pour la navigation, ils doivent prêter serment de s'y conformer et n'auront recours à d'autres textes que pour ce qui n'est pas prévu par le règlement.

L'acte de Mannheim pose quelques règles de procédure d'une façon générale celle-ci doit être sommaire, les affaires doivent être instruites et jugées rapidement, c'est pour cette raison que les tribunaux doivent être proches du fleuve. La procédure doit également être peu coûteuse et il ne sera pas perçu de droit de timbre. Les tribunaux rendent leurs jugements au nom de leurs souverains (art. 85 de l'acte de Mannheim). Mais ils jugent en tant que tribunaux des droits de navigation.

Les jugements de ces tribunaux doivent être assurés d'une exécution rapide sur le territoire de tous les états riverains ; l'article 85 de l'acte de 1831 déclare que ces jugements seront exécutoires « sans nouvelles instructions... en observant toutefois l'ordre de procédure en vigueur dans chaque état ». Tout jugement régulièrement rendu par un tribunal des droits de navigation devra être exécuté sur le territoire des autres états riverains après examen par un tribunal de l'état sur le territoire duquel l'exécution est demandée et ce tribunal accordera l'exequatur sans pouvoir reviser le jugement.

L'acte de Mannheim organise enfin des voies de recours contre les décisions des juges des droits de navigation ; les jugements rendus en première instance ne sont définitifs que pour les causes d'une valeur inférieure à cinquante francs (art. 86). Conformément aux règles posées en 1815, l'appel, pour les litiges d'une valeur supérieure à cinquante francs, pourra être porté soit devant la commission centrale du Rhin, soit devant

un Tribunal supérieur que chaque Etat devra désigner une fois pour toutes (art. 87). Chaque état riverain, libre de désigner le tribunal d'appel qui lui conviendra, ne devra pas revenir par la suite sur sa décision ; il n'instituera sur son territoire qu'un seul tribunal d'appel pour les affaires relatives à la navigation du Rhin.

Les états signataires de l'acte de Mannheim ont mis leur législation en harmonie avec les dispositions de la convention. En France, notamment, l'on a fait la loi du 21 avril 1832.

L'organisation judiciaire établie par l'acte de 1831 n'a pas subi de modifications très importantes lors de la révision de l'acte pour la navigation du Rhin en 1868.

L'acte révisé pour la navigation du Rhin signé à Mannheim, le 17 octobre 1868, entre les plénipotentiaires des états riverains, France, Bade, Bavière, Hesse, Prusse et Pays-Bas, régit, dans ses articles 32 à 40 les juridictions rhénanes.

La suppression des droits de navigation, réalisée dans l'acte de 1868, a eu pour conséquence une modification dans la compétence et dans le nom même des tribunaux rhénans : il n'y a plus de juges des droits de navigation du Rhin, il y a désormais des tribunaux pour la navigation du Rhin.

L'article 33 de l'acte révisé, stipule l'établissement « dans les localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve, de tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34 ». Il ajoute que les états riverains devront se communiquer toutes les informations relatives à l'établissement de ces tribunaux et à un changement dans leur nombre, leur lieu de résidence ou leur juridiction.

Rien n'est changé en ce qui concerne la nomination des juges ; les tribunaux pour la navigation du Rhin restent des tribunaux nationaux.

Leur compétence est définie avec plus de précision par l'acte de 1868 qu'elle ne l'était par celui de 1831. L'article 34 de l'acte de 1868 distingue entre la compé-

tence pénale et civile, la compétence ratione materiæ et la compétence ratione loci.

La compétence pénale reste la même : les tribunaux connaissent des contraventions au règlement pour la navigation du Rhin.

En matière civile les tribunaux n'ont plus à connaître des contestations relatives au paiement des droits de navigation qui sont supprimés, mais ils restent compétents pour les contestations au sujet du paiement ou de la quotité des droits de pilotage, de grue, de port et de quai. Les autres chefs de compétence sont relatifs aux entraves à la circulation sur les chemins de halage, du fait des riverains, et aux dommages causés par les conducteurs de bateaux pendant le voyage, soit en abordant, soit du fait de leurs chevaux.

Au point de vue territorial le tribunal compétent est celui du lieu où le dommage s'est produit, du lieu où le paiement des droits aurait dû s'effectuer ou enfin du lieu de la contravention.

La procédure doit être rapide et aussi simple qu'il est possible (art. 36). Elle ne comporte pas de papier timbré (Art. 39). Par ailleurs l'acte révisé renferme moins de dispositions à cet égard que celui de 1831. Il stipule cependant que les étrangers ne doivent pas fournir de cautio judicatum solvi. L'article 36 donne quelques indications sur l'énoncé du jugement.

L'article 40 est consacré à l'exécution sur le territoire de tous les états riverains, des jugements prononcés par un tribunal d'un de ces états. Il confirme les dispositions de l'article 85 de l'Acte de 1831. Les jugements seront exécutoires « en observant les formes prescrites par les lois du pays où ils seront exécutés ». L'article 40 ajoute que, pour la notification des jugements et actes divers, ceux-ci seront considérés, dans chaque pays, comme émanant des autorités de ce pays.

Les voies de recours restent les mêmes, l'appel peut être porté devant un tribunal supérieur dans chaque état (art. 38) ou devant la commission centrale.

SECTION II

Les caractères généraux des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

Depuis 1868 aucune convention n'a modifié l'organisation des tribunaux pour la navigation du Rhin. Les caractères généraux de ces tribunaux, tels qu'ils ressortent des deux actes de Mannheim, sont en somme les suivants : d'une part les tribunaux pour la navigation du Rhin sont des tribunaux nationaux soumis à un certain contrôle international, d'autre part ce sont des tribunaux d'exception.

Les tribunaux pour la navigation du Rhin sont des tribunaux nationaux au point de vue de l'autorité qui les institue et au nom de laquelle ils rendent leurs jugements ; chacun de ces tribunaux suit les règles de procédure en vigueur dans l'état sur le territoire duquel il est établi. Mais les actes pour la navigation du Rhin ont posé un certain nombre de règles uniformes qui s'imposent à tous ces tribunaux. Les auteurs des deux actes ont voulu simplifier la justice, accélérer sa marche et réduire les différences entre les juridictions des divers états riverains. Les gouvernements de ces états ne sont pas libres en ce qui concerne le siège du tribunal qui doit être à proximité suffisante du Rhin. Un serment est imposé aux magistrats. La compétence des tribunaux est fixée par la convention et la procédure devra être sommaire. Leurs jugements ont une portée particulière, car leur exécution devra être assurée sur le territoire de tous les états riverains. Les parties auront, en dernier lieu, la faculté d'interjeter appel devant un organisme international, la commission centrale. C'est elle qui fixera, pour une large part, la jurisprudence relative aux litiges occasionnés par la navigation du Rhin. Ces tribunaux sont donc bien des tribunaux na-

tionaux soumis à des règles et à un contrôle internationaux.

Ce contrôle se manifeste non seulement par la compétence de la commission centrale en appel, mais encore par le fait que cette commission et les états riverains doivent recevoir un certain nombre d'informations au sujet des tribunaux pour la navigation du Rhin et de leur activité. Aux termes de l'article 33 de l'acte du 17 octobre 1868, les états riverains du Rhin doivent se communiquer réciproquement tous renseignements au sujet de l'établissement, sur leur territoire, de tribunaux pour la navigation du Rhin et des changements apportés dans leur nombre, leur résidence et leur juridiction. Les états riverains se sont préoccupés de l'exécution de ces stipulations: une circulaire du procureur général à Colmar, du 10 août 1894 déclarait que l'inspecteur de la navigation du Rhin devait être informé de l'issue des procès relatifs aux contraventions au règlement de navigation ainsi que des ordonnances de non-lieu. Les dispositions de cette circulaire ont été rappelées par une nouvelle circulaire du 24 juillet 1899 (40). La prestation de serment imposée aux membres des tribunaux par l'acte de 1831 (art. 81) et dont copie du procès-verbal devait être envoyée à l'inspecteur de la navigation, constituait une autre restriction au caractère national des tribunaux, mais elle a été supprimée en 1868, l'acte révisé n'en parlant pas.

Le contrôle international se marque en dernier lieu par ce fait que les auteurs de l'acte de navigation ont voulu donner aux tribunaux du Rhin le caractère de tribunaux sommaires. L'article 82 de l'acte de 1831 imposait aux juges le serment de rendre la justice en toute célérité et impartialité et d'observer strictement les dispositions du règlement qu'ils seraient chargés d'appliquer. Cette disposition reproduite par la loi française du 21 avril 1832 (art. 6) ne se retrouve pas dans l'acte

(40) Texte dans von Traut, op. cité, p. 194.

de 1868 qui tend moins que celui de 1832 à unifier ces juridictions. En fait celles-ci n'en ont pas moins actuellement dans tous les états riverains le caractère de tribunaux sommaires.

Les tribunaux pour la navigation du Rhin sont d'autre part des juridictions d'exception à compétence strictement définie par l'acte qui les institue. Ils doivent, lorsqu'ils statuent sur des litiges mentionnés à l'acte de Mannheim, déclarer expressément qu'ils jugent comme tribunaux pour la navigation du Rhin. Les lois des divers états allemands le déclarent formellement ; il est dit au § 2 de l'ordonnance bavaroise du 18 juin 1879 que « les tribunaux ci-dessus désignés doivent, dans leurs décisions sur les affaires de leur compétence d'après l'article 34 de la convention de Mannheim, se désigner comme tribunaux pour la navigation du Rhin et avoir un sceau spécial pour les décisions relatives à ces affaires » (41). De même la loi prussienne du 8 mars 1879 déclare dans son § 2 que les tribunaux pour la navigation du Rhin doivent mentionner dans leurs jugements qu'ils les rendent en cette qualité et avoir un sceau approprié (42). Une circulaire ministérielle du 6 juin 1899 l'a rappelé aux tribunaux d'Alsace-Lorraine (43).

---

(41) Textes dans von Traut, op. cité.
(42) Textes dans von Traut, op. cité.
(43) Textes dans von Traut, op. cité.

SECTION III

L'Organisation des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

Les divers états riverains ont organisé des tribunaux pour la navigation du Rhin, conformément aux dispositions des actes de 1831 et 1868. Ils ont modifié leur législation à cet effet.

En France, la matière est régie par la loi du 21 avril 1832 (44). Il n'a pas été fait de loi nouvelle après la signature de l'acte révisé de 1868, la guerre de 1870 survenue moins de deux ans après cet évènement, a écarté la France des rives du Rhin. La loi de 1832 a continué à s'appliquer en Alsace sauf pour celles de ses stipulations en contradiction avec l'acte de 1868. Après le traité de Versailles, la loi française du 25 juillet 1923 a déclaré que la loi de 1832 restait en vigueur.

Cette loi instituait, comme juges des droits de navigation du Rhin les juges de paix des cantons limitrophes du fleuve ; elle en faisait l'énumération : c'étaient les justices de paix de Lauterbourg, Bischwiller, Schiltigheim, Strasbourg, Illkirch, Erstein, Benfeld, Marckolsheim, Neuf-Brisach, Ensisheim, Mulhouse, Sierenz, Huningue. Après 1871 cette fonction fut dévolue aux tribunaux de baillage (Amtsgerichte) des mêmes localités ; ces tribunaux sont devenus, depuis le retour de l'Alsace-Lorraine à la France, des tribunaux cantonaux ; la loi du 25 juillet 1923 (article 8) les a désignés comme tribunaux pour la navigation du Rhin ; les tribunaux français pour la navigation du Rhin sont donc tous les tribunaux cantonaux des cantons limitrophes du fleuve. Les fonctions de tribunal d'appel pour tous les tribu-

(44) Texte dans Charguéraud-Hartmann. Les chartes pour la navigation du Rhin et von Traut, op. précité, p. 196.

naux du premier degré situés en territoire français étaient dévolues par la loi de 1832 au tribunal civil de Strasbourg dont le ressort, à cet égard, s'étendait sur les deux départements du Haut et du Bas-Rhin. Pendant la domination allemande en Alsace-Lorraine ce fut le Landsgericht de Strasbourg qui remplit ces fonctions. La loi du 25 juillet 1923 les a conservées à ce tribunal redevenu tribunal civil.

La pratique a révélé les défauts de cette organisation judiciaire (45). Les treize tribunaux pour la navigation du Rhin institués en 1832 ont été appelés dans une mesure très variable à connaître des litiges énumérés à l'article 34 de la convention de Mannheim. C'est ainsi que, de 1924 à 1927, le tribunal cantonal de Strasbourg a jugé trente-quatre affaires de la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin ; le tribunal de Lauterbourg en a jugé deux, celui de Schiltigheim et celui de Huningue une chacun. Le tribunal de Bischwiller, saisi de deux affaires, les a renvoyées au tribunal de Strasbourg. Les autres tribunaux pour la navigation du Rhin n'ont eu à juger aucune affaire de cette catégorie. Le législateur de 1832, en établissant un grand nombre de tribunaux, avait voulu les rendre particulièrement accessibles aux intéressés ; mais le développement actuel des moyens de transport rend inutile l'existence de tous ces tribunaux échelonnés du Nord au Sud de l'Alsace ; il n'y a plus que trois heures de train de Bâle à Lauterbourg ; de plus les abordages, source la plus fréquente de litiges, se produisent principalement dans les ports et celui de Strasbourg est de beaucoup le plus important. Dans ces conditions, seuls les juges du tribunal cantonal de Strasbourg, appelés assez fréquemment à se prononcer sur des affaires relatives à la navigation du Rhin peuvent être bien au courant de ces affaires

(45) Exposé des motifs du projet de loi du 9 janvier 1929. Texte du projet de loi et exposé des motifs dans « La Navigation du Rhin » du 15 mars 1929 et au Journal Officiel, documents parlementaires, Chambre des Députés, annexe n° 1075, page 63.

ainsi que de la législation et de la jurisprudence en la matière. Il y a d'autre part un autre inconvénient que l'application de la loi de 1832 a révélé ; le tribunal cantonal de Strasbourg est assez important pour que l'un de ses juges puisse se spécialiser dans les litiges relatifs à la navigation du Rhin ; il comprend en effet sept magistrats. Il y a le plus grand intérêt à ce qu'un membre du tribunal se consacre à ces affaires ; le plus souvent il y a un grand nombre de témoins à entendre, mariniers pour la plupart, et il importe de les entendre vite, car ils sont obligés de se déplacer fréquemment. Dans les tribunaux peu importants, au contraire, la spécialisation est évidemment impossible ; de plus le juge ne peut abandonner toutes les autres affaires en cours lorsqu'il est saisi d'une affaire concernant la navigation du Rhin ; aussi faudra-t-il souvent renoncer à l'audition de témoins utiles.

En raison de cette situation, le gouvernement français a déposé le 9 janvier 1929 (46) un projet de loi relatif aux tribunaux pour la navigation du Rhin. L'article premier de ce projet dessaisit tous les tribunaux du premier degré pour la navigation du Rhin au profit du Tribunal cantonal de Strasbourg dont la juridiction est étendue à toute la partie du Rhin située en territoire Français. Les tribunaux cantonaux autres que celui de Strasbourg devront se dessaisir de leur compétence rhénane. La loi s'appliquera même aux affaires en cours au moment de la promulgation. Les règles observées pour le dessaisissement seront celles renfermées dans le décret du 25 Septembre 1926 qui visait le dessaisissement des tribunaux de première instance supprimés à ce moment. L'article 2 du projet déclare qu'il faudra se référer à ce décret. Un délai d'un mois est prévu après la mise en vigueur de la loi (art. 2).

L'article 3 déclare que le Tribunal Civil de Stras-

(46) Ce projet a été déposé à la Chambre le 15 janvier 1929. Texte au J.O., doc. parlementaires, annexe nº 1075, p. 63, et dans la navigation du Rhin du 15 mars 1929.

bourg remplira les fonctions de Tribunal d'appel pour la Navigation du Rhin. L'on peut se demander quelle est l'utilité de cette disposition car le tribunal civil de Strasbourg avait déjà ces fonctions aux termes de l'article 3 de la loi du 21 avril 1832, confirmé par l'article 8 de la loi du 25 juillet 1923 (47). Mais à l'inverse de la loi de 1832 à laquelle se réfère la loi de 1923, le projet de loi ne fixe aucun minimum de valeur du litige au-dessous duquel il ne peut être fait appel. L'exposé des motifs en donne la raison suivante: l'on a voulu, malgré les modifications apportées à la compétence en première instance, maintenir le tribunal civil de Strasbourg dans ses fonctions de tribunal d'appel pour les affaires rhénanes, en évitant « de se référer à la loi du 21 avril 1832, comme cela avait été fait dans l'article 8 de la loi du 25 juillet 1923; car la loi du 21 avril 1832, permettant l'appel seulement pour les causes dont l'objet a une valeur supérieure à cent cinquante francs, n'est pas en harmonie avec l'article 37 de la convention de Mannheim qui permet l'appel dès que la valeur de l'objet dépasse cinquante francs » (48). Or il est inexact de dire que l'article 3 de la loi de 1832 n'autorise l'appel que pour les litiges d'une valeur supérieure à cent cinquante francs; cet article est, en effet, ainsi rédigé: « lorsque le litige portera sur une valeur supérieure à cinquante francs, les parties pourront se pourvoir en appel... ». Il est en harmonie avec l'article 37 de l'acte revisé qui, lui aussi, autorise l'appel si la valeur du litige dépasse cinquante francs. Il y a une erreur dans la comparaison entre la loi de 1831 et l'acte révisé qui résulte sans doute d'une inadvertance de l'auteur de l'exposé des motifs. Le rédacteur du projet de loi aurait dû dire que le tribunal civil de Strasbourg continuerait

(47) Voir le texte de la loi du 21 avril 1832 et celui de la loi du 25 juillet 1923 dans les Chartes de la Navigation rhénane, de Charguéraud-Hartmann, Strasbourg, 1924

(48) Texte de l'Exposé des motifs au J.O., Documents parlementaires, Annexe nº 1075, page 63.

à remplir les fonctions de tribunal d'appel pour la navigation du Rhin. Quoi qu'il en soit, si le projet de loi est voté, c'est à l'acte de Mannheim qu'il faudra se rapporter pour connaître la valeur minimum au-dessous de laquelle l'appel ne pourra être fait.

L'exposé des motifs donne, par ailleurs, les raisons pour lesquelles le gouvernement a déposé l'ensemble du projet de loi. Il décrit la situation actuelle, compare l'activité des divers Tribunaux pour la Navigation du Rhin, montre les avantages de la réforme proposée. Si celle-ci aboutit, l'organisation des tribunaux pour la Navigation du Rhin sera certainement améliorée. Le tribunal cantonal de Strasbourg, le seul à même de spécialiser des magistrats dans la pratique des affaires rhénanes, sera désormais le seul à connaître de ces questions et les autres tribunaux n'auront plus à se renseigner auprès de lui comme cela leur était arrivé lorsqu'ils avaient à juger des litiges relatifs à la navigation du Rhin (49).

Les Etats allemands riverains du Rhin ont pris les mesures nécessaires pour l'application de l'acte de 1868.

Dans le pays de Bade le texte principal en la matière est l'ordonnance du 24 août 1879 (50). Les Tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin sont les tribunaux de baillage (Amtsgerichte) dont les circonscriptions sont limitrophes du fleuve. Il y a un Tribunal d'appel, le Landsgericht de Mannheim (tribunal régional) (art. 37 et 38 de l'ordonnance badoise du 24 août 1879). Les affaires du ministère public incombent aux parquets des tribunaux constitués en tribunaux pour la Navigation du Rhin (§ 1 de l'ordonnance).

La Bavière, qui n'est riveraine du Rhin que pour le Palatinat, a organisé les tribunaux pour la navigation du Rhin par les ordonnances du 23 février et du 18 juin 1879 (51). Les tribunaux du premier degré sont les tri-

(49) Revue « La Navigation du Rhin » n° du 15 mars 1924, page 140.
(50) Texte dans Von Traut, op. cité, p. 194.
(51) Ibid.

bunaux de baillage de Kaudel, Germersheim, Spire, Ludwigshafen et Frankenthal (§ 1 de l'ordonnance bavaroise du 8 juin 1879). L'organisation du Ministère public est la même que dans le pays de Bade (§ 4 de l'ordonnance).

Dans la Hesse, il n'y a qu'un Tribunal du premier degré pour la Navigation du Rhin : c'est le tribunal de baillage de Mayence. L'appel est, aux termes du § 4 de l'ordonnance Hessoise du 14 juin 1879 (52), porté devant le Landsgericht de la même ville. Comme dans les états que nous venons de voir, les affaires du Ministère public sont dévolues aux parquets des tribunaux érigés en tribunaux pour la Navigation du Rhin.

La Prusse est, de tous les états riverains, celui qui a la plus grande longueur de rives sur le Rhin. Sur toute la partie du fleuve qui coule en territoire prussien, le trafic est considérable. Aussi, la question des juridictions rhénanes est-elle réglée de façon détaillée par les lois Prussiennes faites en exécution de l'Acte de Mannheim ; ces lois sont celles du 17 mars 1870, du 8 mars 1879, du 1er Septembre 1879 et du 20 août 1900 (53).

Comme dans les autres Etats allemands, les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin sont les tribunaux de baillage dont les circonscriptions sont limitrophes du fleuve, sauf quelques exceptions. L'énumération de ces tribunaux est faite par les lois du 1er septembre 1879 et du 20 août 1900. Ce sont tout d'abord les tribunaux de baillage de Wiesbaden, Eltwille, Rüdesheim, St-Goarshausen, Boppard, Coblence, Ehrenbreitstein, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Cologne, Mülheim sur le Rhin, Neusz et Uerdingen.

D'autres Tribunaux de baillage ont une compétence qui dépasse les limites normales de leur ressort. Le Tribunal de Ruhrort est compétent dans sa circonscription et pour la partie du port de Ruhrort qui est dans la circonscription du tribunal de baillage de Duisbourg.

(52) Texte dans Von Traut, op. cité, p. 203.
(53) Texte dans Von Traut, op. cité, p. 209 et suivantes.

Le Tribunal de Saint-Goar est compétent pour les ressorts de St-Goar et de Stromberg.

Sont encore mentionnés comme tribunaux pour la Navigation du Rhin ceux de Niederlahnstein pour les ressorts de Niederlahnstein et Braubach, de Königswinter pour les ressorts de Königswinter, Honnef et Siegburg, Bonn, Düsseldorff pour les ressorts de Düsseldorff, Opladen, Geeresheim et Ratingen, Duisbourg, Rheinberg pour les ressorts de Rheinberg et Mörs, Wesel pour les ressorts de Wesel et Dinslacken, Xanten pour les ressorts de Xanten, Goch et Clèves et Emmerich pour les ressorts d'Emmerich et Rees.

Les Tribunaux pour la navigation du Rhin au premier degré sont donc un peu moins nombreux que les tribunaux de baillage. Le Tribunal d'appel est l'Oberlandsgericht de Cologne (§ 1er de la loi prussienne du 8 mars 1879). Comme ailleurs, les parquets de ces divers tribunaux continuent à remplir les fonctions du ministère public lorsque ceux-ci statuent comme tribunaux pour la navigation du Rhin.

L'organisation des juridictions rhénanes présente de grandes analogies dans tous les états allemands; elle rappelle également l'organisation française. Le tribunal du premier degré est le tribunal de baillage ou le tribunal cantonal, ne comprenant normalement qu'un seul magistrat, tribunal d'accès facile d'autant plus que son siège est, conformément aux dispositions de l'acte de Mannheim, dans un port ou une ville très proche du fleuve. En France et dans les Etats allemands, ces tribunaux sont compétents quelle que soit la valeur du litige, alors qu'habituellement ils ne sont compétents que pour les litiges de faible valeur. Dans chacun des états riverains un seul tribunal est compétent pour connaître en appel des affaires relatives à la navigation du Rhin; son ressort, à cet égard, peut donc être très étendu: l'Oberlandsgericht de Cologne a un ressort qui englobe toute la Prusse rhénane. Le tribunal compétent en appel est en France et dans les états allemands à

l'exception de la Prusse, le tribunal civil ou le Landsgericht. En Prusse les appels sont directement portés devant un tribunal d'un ordre supérieur, l'Oberlandsgericht de Cologne, correspondant à une cour d'appel.

L'organisation des tribunaux pour la Navigation du Rhin en Hollande est un peu différente de ce qu'elle est en France et en Allemagne. Elle est définie par les lois du 16 juillet 1869 et du 27 septembre 1909 (54).

Les litiges relatifs à la navigation rhénane sont portés, suivant leur valeur, et conformément aux règles ordinaires de compétence des tribunaux hollandais, devant les tribunaux cantonaux ou les tribunaux d'arrondissement du lieu de l'infraction ou du lieu où s'est produit le fait qui est à l'origine du litige; la compétence du tribunal étant territoriale, celui-ci ne pourra être très éloigné du fleuve. L'appel est porté du tribunal cantonal au tribunal d'arrondissement ou du tribunal d'arrondissement à la cour de justice royale conformément aux règles ordinaires de la procédure hollandaise.

Les tribunaux suisses pour la navigation du Rhin ont été créés tout dernièrement. La Suisse n'est admise à la commission centrale que depuis le traité de Versailles. Elle a organisé des tribunaux spéciaux dans le canton de Bâle-ville, seul limitrophe du Rhin navigable, en 1924 (Loi du 13 mars 1924 créant des Tribunaux pour la Navigation du Rhin dans le Canton de Bâle-Ville).

Ces tribunaux ont un caractère qui les distingue nettement des tribunaux similaires des autres états riverains: ce n'est pas la même juridiction qui connaît des affaires civiles et des affaires pénales.

Les affaires pénales sont jugées par le tribunal de police du Canton de Bâle-ville (§ 2 de la loi). Le Tribunal civil du même canton connaît des affaires civiles (§ 4). Enfin l'appel est porté devant le tribunal d'appel conformément aux dispositions générales suivies dans le Canton de Bâle-Ville (§ 5).

(54) Texte dans Von Traut, op. cité, p. 204.

SECTION IV

La Composition des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

Les tribunaux pour la Navigation du Rhin sont composés de magistrats de l'ordre judiciaire; en effet l'article 33 de l'acte de 1868 prévoit l'établissement de tribunaux, l'annexe 16 B à l'acte final du Congrès de Vienne parlait d'autorités judiciaires et l'article 81 de l'acte de 1831 de fonctionnaires de l'ordre judiciaire; c'est d'ailleurs conforme au droit commun mais ce régime n'est pas celui de la convention de 1804 qui donnait des attributions juridictionnelles au Directeur général et aux receveurs de l'Octroi. L'acte de Mannheim renferme, d'autre part, peu de stipulations relatives aux magistrats qui composent ces tribunaux. L'acte de 1831 déclarait qu'ils devaient prêter serment d'observer le règlement et résider à proximité du fleuve. L'article 81 stipulait qu'il devrait y avoir dans chaque port et auprès de chaque bureau de perception « un fonctionnaire de l'ordre judiciaire », c'est-à-dire un seul magistrat, un juge unique, ce qui s'accordait avec la procédure rapide que demandait l'acte. L'article 33 de l'acte de 1868 parle simplement des tribunaux, sans dire s'ils devront être collégiaux ou à juge unique. La question est laissée à l'appréciation des gouvernements des états riverains.

En fait dans la plupart de ces Etats, les fonctions de tribunaux pour la navigation du Rhin sont dévolues, en premier ressort, aux tribunaux cantonaux qui sont, normalement, des tribunaux à juge unique. Les tribunaux du premier degré pour la navigation du Rhin sont donc, en général, des tribunaux à juge unique. Un autre caractère leur est commun : la spécialisation des ma-

gistrats chargés de connaître des affaires rhénanes partout où le nombre des membres du tribunal le permet.

En France, les tribunaux pour la navigation du Rhin sont, en premier ressort, des tribunaux cantonaux. C'étaient, avant le traité de Francfort, des justices de paix. Ces tribunaux sont toujours à juge unique, qu'ils statuent en matière civile ou pénale. La suppression de tous les tribunaux pour la navigation du Rhin à l'exception de celui de Strasbourg permettra qu'un des membres de ce tribunal se spécialise dans le jugement des affaires rhénanes. L'appel est porté devant le tribunal de première instance qui est un tribunal collégial.

La question du juge unique s'est posée pour l'Alsace-Lorraine après la mise en vigueur du traité de Francfort ; mais la composition des tribunaux pour la navigation du Rhin n'a pas varié. La loi de 1832 resta en vigueur après l'annexion à l'Allemagne, les justices de paix devinrent des tribunaux de baillage (Amtsgerichte) les tribunaux de première instance des Landsgerichte (Loi pour l'Alsace du 4 Novembre 1878). Il n'y eut jamais adjonction d'échevins aux tribunaux de baillage statuant en matière rhénane (55). Depuis le retour de l'Alsace à la France, la loi de 1832 a été confirmée par celle du 25 Juillet 1923. Le droit français ne connaissant les jurés qu'en matière criminelle, aucun doute n'est possible.

En Allemagne les tribunaux pour la navigation du Rhin sont, en premier ressort, les tribunaux de baillage. Ce sont également des tribunaux à juge unique, mais lorsqu'ils statuent en matière pénale, ils doivent s'adjoindre des échevins (Schöffen). La question de savoir s'ils doivent statuer avec le concours des échevins lorsqu'ils ont à réprimer les contraventions au règlement de navigation du Rhin, est contreversée.

Dans le pays de Bade, l'ordonnance du 24 Août 1879 institue comme tribunaux pour la navigation du Rhin,

(55) Von Traut, op. cité, § 8, p. 55-59.

en première instance les tribunaux de baillage dont les circonscriptions sont limitrophes du fleuve, en appel le Landsgericht de Mannheim. Aucune disposition n'est relative aux échevins. Avant la promulgation de cette ordonnance les tribunaux de baillage Badois statuaient en matière pénale avec le concours des échevins. Ils ont continué à procéder ainsi. Le plénipotentiaire Badois l'a déclaré à la Commission centrale (Protocole du 15 mai 1907 (56).

L'ordonnance Bavaroise du 18 juin 1879 qui désigne les tribunaux pour la navigation du Rhin ainsi que le tribunal d'appel, siégeant à Frankenthal, ne contient aucune disposition au sujet des échevins. Le § 5 de cette ordonnance stipule que l'on appliquera au civil et au criminel les règles ordinaires de procédure, pour autant qu'elles ne sont pas en contradiction avec les dispositions de l'acte de Mannheim. Or l'acte de 1868 ne parle pas de juge unique; d'autre part, en matière pénale, les tribunaux de baillage statuent avec le concours d'échevins; aussi les tribunaux bavarois pour la navigation du Rhin statuent comme juges des contraventions au règlement de navigation, en s'adjoignant des échevins. Le plénipotentiaire bavarois a déclaré à la commission centrale que son gouvernement avait recherché quelle était la procédure suivie par les tribunaux bavarois pour la navigation du Rhin. Il ressortait de l'enquête faite que les tribunaux statuaient en matière pénale, avec le concours d'échevins à Frankenthal, Ludwigshafen et Kaudel, mais qu'à Spire et à Germersheim le juge décidait seul (57). Il n'y avait donc pas unité de jurisprudence. La question est en effet, très discutée. L'acte révisé de Mannheim n'impose pas le tribunal à juge unique alors que celui de 1831 paraissait le faire. Dans ces conditions il appartient aux états riverains d'organiser leurs tribunaux. En Allemagne la situation est plus complexe

(56) Von Traut, op. précité, § 8, pages 55-59.

(57) Ibid.

qu'ailleurs puisqu'à côté des lois d'empire il y a celles des états particuliers. Il est vrai que chaque état particulier est libre d'organiser ses tribunaux à sa guise. Mais l'ordonnance bavaroise de 1879 n'est elle-même pas très claire. Elle parle de tribunaux de baillage — Amtsgerichte — et non pas de tribunaux d'échevins — Schöffengerichte — Doit-on en déduire qu'en matière pénale rhénane le juge de baillage doit statuer sans échevins ? Outre cet argument de texte l'on peut invoquer l'exemple de tous les autres états riverains à l'exception du pays de Bade — et dans une certaine mesure de la Hollande. En Prusse, le plus important des états allemands riverains, le juge rhénan est toujours en première instance un juge unique ; il en est de même en Hesse et en France. En sens inverse l'on peut faire observer que de droit commun les tribunaux Bavarois s'adjoignent des échevins pour statuer en matière pénale, que l'acte de 1868 ne dit rien à ce sujet, que les états riverains, et en Allemagne les divers états fédérés, sont libres d'organiser leurs tribunaux à leur gré et que les règles générales de procédure s'appliquent chez eux partout où elles ne s'opposent pas aux dispositions de l'acte.

Le Tribunal d'appel de Frankenthal est, comme les tribunaux similaires de tous les états riverains, collégial.

Le principe de la spécialisation des magistrats dans les affaires rhénanes est affirmé par le § 3 de l'ordonnance du 18 juin 1879. Si un tribunal de baillage, désigné comme tribunal pour la Navigation du Rhin, comprend plusieurs juges, dans la répartition des affaires, celles qui se réfèrent à la navigation du Rhin seront renvoyées à l'un des juges.

En Hesse, la question de la composition des tribunaux pour la navigation du Rhin ne soulève pas de difficultés, car il existe un texte formel : le § 4 de l'ordonnance du Grand Duc de Hesse, Louis IV, du 14 mai 1879 déclare que les fonctions de tribunal pour la navigation du Rhin seront remplies en première instance par

le tribunal de baillage de Mayence et en appel par le Landsgericht de la province de Rhein-Hessen ; il ajoute que les tribunaux pour la navigation du Rhin procèdent et jugent en matière pénale sans s'adjoindre des échevins.

La loi Prussienne du 8 mars 1879 est également catégorique. Les dispositions du § 4 de cette loi sont les mêmes que celles que nous venons de voir : en matière pénales les tribunaux pour la navigation du Rhin procèdent et jugent sans adjonction d'échevins. Le principe de la spécialisation des magistrats dans les affaires rhénanes est consacré par la loi prussienne comme par la loi bavaroise ; si le tribunal de baillage désigné comme tribunal pour la navigation du Rhin comprend plusieurs juges, les affaires relatives à la navigation du fleuve doivent être transférées à l'un d'eux.

Le principe du juge unique en première instance pour les affaires rhénanes, qui n'est pas entièrement appliqué en Allemagne, ne l'est pas non plus dans les Pays-Bas. La loi hollandaise du 16 juillet 1869 faite en exécution de l'acte de Mannheim de 1868 institue comme tribunaux pour la navigation du Rhin les tribunaux cantonaux et les tribunaux d'arrondissement. L'article 1^er^ déclare qu'ils connaissent dans les limites ordinaires de leur compétence des infractions énumérées à l'article 34/1 de l'Acte de 1868 qui se sont produites dans leur ressort ainsi que des affaires civiles énumérées à l'article 34/II de cet acte « au cas où le paiement des sommes dues aurait dû intervenir dans leur ressort, ou bien si le fait dommageable s'est également produit dans leur ressort ». Les tribunaux cantonaux qui sont, comme en France, et en Allemagne, des tribunaux à juge unique, ne connaissent que des litiges de faible valeur. Quant aux tribunaux d'arrondissement qui statuent sur les affaires importantes, ils sont collégiaux. Cependant la loi hollandaise du 27 septembre 1909 institue des chambres à juge unique dans les tribunaux d'arrondissement. Le principe subsiste toujours, le même que pour les tri-

bunaux civils en France: les tribunaux d'arrondissement statuent avec un nombre impair de juges, égal ou supérieur à trois; mais des chambres composées d'un seul membre sont instituées par l'article 1er de la loi du 27 septembre 1909. Le tribunal pourra renvoyer devant la chambre à juge unique toute affaire inscrite au rôle, après audition des parties, pour autant qu'il le jugera utile (article 2). La compétence du juge unique, pour une affaire qui lui est renvoyée, est la même que celle du Tribunal composé de plusieurs magistrats, la procédure est également semblable; l'affaire renvoyée est reprise au stade où elle se trouvait au moment du renvoi (art. 2).

En Suisse, les affaires relatives à la navigation du Rhin ne sont pas toujours de la compétence d'un juge unique. D'après le § 2 de la loi du 13 mars 1924 du Canton de Bâle les contraventions au règlement de la police fluviale qui se sont produites sur le cours du Rhin dans le canton, sont jugées par le tribunal de police, ou par le président seul, le partage de la compétence ayant lieu suivant les règles générales.

L'on suit également les règles habituelles en ce qui concerne les affaires civiles qui peuvent être jugées par une chambre spéciale pour les affaires rhénanes, le président ou le tribunal composé de trois juges (§ 4).

En résumé, les tribunaux pour la navigation du Rhin sont, au premier degré, le plus souvent des tribunaux à juge unique. D'autre part ils comprennent toujours des magistrats de l'ordre judiciaire. Mais il arrive que ces tribunaux soient collégiaux ou que l'on adjoigne au juge unique des jurés étrangers à la magistrature. Seules la Hollande, avec ses tribunaux d'arrondissement, pour autant que l'affaire n'est pas renvoyée devant la chambre à juge unique, et la Bavière et le Pays de Bade avec leurs échevins font exception à la règle du juge unique. D'une façon générale la composition des tribunaux est en harmonie avec la tendance de l'acte de Mannheim qui veut des juridictions accessibles et expéditives.

CHAPITRE II

La Compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin et le droit qu'ils appliquent.

SECTION I

La Compétence des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

Le nom même des Tribunaux pour la Navigation du Rhin indique quel est, d'une façon générale, leur champ d'activité ; ils connaissent des affaires relatives à la navigation du Rhin, c'est-à-dire que leur compétence existe à la fois ratione materiæ, pour les affaires relatives à la navigation, et ratione loci pour les affaires dont l'origine est un évènement qui s'est produit sur le fleuve. Cette distinction est très clairement faite par les articles 34 et 35 de l'acte révisé de Mannheim. Elle était faite également par l'acte de 1831. Mais cette double compétence n'a pas un caractère général ; elle n'existe pas, au profit des tribunaux pour la navigation du Rhin, pour toutes les affaires remplissant les deux conditions que nous venons de voir. Ces tribunaux sont en effet, des tribunaux d'exception, leur compétence est strictement limitée aux catégories d'affaires énumérées à l'article 34 de l'acte de 1868. Ces catégories ne comprennent naturellement que des affaires relatives à la navigation du Rhin, mais elles n'englobent pas toutes les affaires de ce genre.

La compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin étant fixée par l'acte de Mannheim, c'est d'après cette convention que les tribunaux devront se déclarer compétents. Les lois internationales n'interviennent en

cette matière que subsidiairement, soit pour préciser la compétence territoriale d'après les règles de l'acte de navigation, soit, ce qui est le cas en Hollande, pour répartir les affaires entre des tribunaux d'ordres différents suivant la valeur du litige.

§ I. — *La Compétence* ratione materiæ

La compétence ratione materiæ établie par l'article 81 de l'Acte de 1831 a été définie à nouveau par l'article 34 de l'acte de 1868. Aux termes de cet article la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin est double: pénale et civile.

a) En matière pénale les tribunaux pour la navigation du Rhin sont compétents pour instruire et juger toutes les contraventions relatives à la navigation et à la police fluviale (art. 34/1).

Cette compétence pénale remonte à la convention de l'octroi. L'article 81 de l'Acte de 1831 parlait des contraventions aux dispositions du règlement, expression un peu moins large que celle de l'article 34/1 de l'acte de 1868.

L'application de l'acte de navigation sur ce point a, d'ailleurs, soulevé des difficultés. Les tribunaux pour la navigation du Rhin doivent-ils connaître de toutes les contraventions relatives à la police de la navigation ? Leur compétence est indiscutable lorsqu'il s'agit de contraventions au règlement de police de la navigation établi par la commission centrale conformément à l'article 32 de l'acte de 1868. Terminé le 1er Novembre 1897, ce règlement a été modifié en 1905 et le 1er Avril 1913. C'est la « Rheinschiffartspolizeiordnung ».

Les Etats riverains peuvent de leur côté, édicter des règlements relatifs à la police de la navigation et complétant le règlement international. Les contraventions à ces règlements particuliers sont-elles de la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin ? L'article 34 déclare que « les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale » sont

justiciables de ces tribunaux. Le texte manque de précision puisqu'il ne spécifie pas s'il s'agit seulement des prescriptions du règlement international ou aussi de celles des règlements des états riverains. La question a dû être réglée par un protocole de la commission centrale, en date du 18 Septembre 1895 (58). Ce protocole déclare que « les décisions exécutoires d'ordre judiciaire et de police (richterliche Strafbefehle und polizeiliche Strafverfügungen) édictant des peines et rendues conformément à la législation pénale des états riverains ont la même valeur que les jugement de condamnation prévus aux articles ci-dessus visés de la convention pour la navigation du Rhin, pourvu que les dites décisions ne soient exécutoires qu'après un délai d'au moins une semaine après la signification à la personne condamnée et qu'il soit donné à celle-ci la possibilité de faire opposition dans ce délai et d'obtenir par cette voie, que l'affaire soit examinée et jugée par un tribunal pour la navigation du Rhin dans les formes ordinaires de la procédure pénale ». Il s'agit de décisions rendues par des autorités judiciaires ou de police, édictant des peines et réprimant des contraventions aux règlements nationaux. Or ces décisions pourront être examinées par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin, sur demande de la partie condamnée ; l'on doit déduire de là que les Tribunaux pour la Navigation du Rhin sont également compétents pour réprimer directement les contraventions aux règlements nationaux relatifs à la police fluviale.

Ces décisions d'ordre judiciaire ou de police doivent, dit le protocole, n'être exécutoire qu'après un délai d'une semaine au moins, afin que la partie condamnée puisse, dans ce délai, faire opposition devant un tribunal pour la Navigation du Rhin ; cette faculté d'opposition constitue une anomalie car il n'est pas dit, dans le Protocole, que l'intéressé doit avoir été condamné par

(58) Texte dans Charguéraud-Hartmann, op. précité.

défaut, mais elle donne une garantie aux justiciables qui ont la possibilité de se pourvoir devant un tribunal et devant la commission centrale. La possibilité de cet appel justifie la portée donnée à ces décisions hors du territoire national ; en effet, du moment que le délai d'une semaine et la faculté d'opposition devant un tribunal du Rhin existent, les décisions visées au protocole auront la même valeur que les jugements de condamnation prévus dans l'acte de Mannheim ; c'est là une seconde particularité importante : des décisions émanant d'autorité qui peuvent ne pas être judiciaires, bénéficieront dans tous les états riverains de l'exequatur accordé par l'article 40 de l'acte revisé aux jugements des tribunaux pour la Navigation du Rhin.

Le but de ces dispositions est d'assurer une bonne police de la navigation ; les tribunaux du Rhin réprimeront non seulement les contraventions au règlement international, mais aussi les contraventions aux règlements nationaux. La répression est facilitée par le fait qu'elle peut être assurée par des autorités de police dont les décisions auront la même portée que celles des tribunaux du Rhin ; toutefois, dans ce dernier cas, la faculté d'opposition devant ces tribunaux constitue une garantie pour les justiciables.

b) La compétence civile, définie d'abord à l'article 81 de l'Acte de 1831 est actuellement régie par l'article 34 de l'acte de 1868. Les chefs de compétence établis en 1831 ont été maintenus en 1868, la classification en est devenue plus complète. L'article 81 de l'acte de 1831 prévoyait, outre un chef de compétence pénale, trois chefs de compétence civile (alinéas b, c et d).

Contestations au sujet du paiement ou de la quotité des droits de grue, de balance, de port et de quai.

Contestation au sujet des entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage.

Enfin plainte contre les propriétaires de chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux propriétés et généralement toute autre

plainte pour dommage causé par la négligence des conducteurs des bateaux et des trains pendant le voyage ou en abordant.

Dans les deux derniers cas il s'agit de contestations entre des particuliers et qui ont pour origine un dommage causé par la faute des riverains dans le premier cas, et par la faute des bateliers dans le second.

Ces chefs de compétence ont été maintenus par l'acte de 1868, mais la rédaction a été sensiblement modifiée. L'article 34 consacre un premier paragraphe à la compétence pénale et un deuxième à la compétence civile. Il y a désormais 4 chefs de compétence civile, par suite d'une dissociation faite dans les cas prévus à l'alinéa de l'article 81 de l'acte de 1831.

1°) Les tribunaux pour la navigation du Rhin restent compétents pour connaître des contestations relatives au paiement et à la quotité des droits de grue, de balance, de port et de quai (art. 34 II a).

Cette compétence remonte à la convention de l'octroi ainsi que la compétence pénale. Les receveurs de l'octroi réprimaient les contraventions aux règlements et les fraudes en matières de taxes, sous réserve d'un recours des intéressés devant le Directeur général de l'octroi et la commission réunie à Mayence. La question des droits de navigation était alors considérée comme particulièrement importante. En 1804 l'administration instituée par la convention entre les deux principaux états riverains, avait pour tâche essentielle de percevoir l'octroi de navigation, elle se composait de bureaux de l'octroi sous l'autorité d'un Directeur général de l'Octroi. En 1831 les litiges à propos des droits de navigation paraissant encore importants, l'on instituait des juges des droits de navigation. Aujourd'hui cette question a beaucoup perdu de son intérêt. Les droits de recognition ont été supprimés. Les diverses taxes qui peuvent encore être perçues sont établies par des municipalités, des états, des chambres de commerce. Les tribunaux pour la navigation du Rhin sont toujours qua-

lifiés pour connaître des contestations des particuliers avec ces collectivités. En cas d'abus de la part de ces autorités contre des bateliers étrangers, le recours à la commission centrale constitue une ressource utile (59).

Les trois autres chefs de compétence ont été établis en 1831 et 1868. Ils présentent un caractère bien différent de celui que nous venons de voir. Il s'agit non plus de contestations entre des particuliers et des collectivités mais de contestations entre particuliers. D'autre part, dans les trois cas prévus par l'article 34 II, alinéas b, c et d, l'origine du litige est un dommage causé par un particulier à un autre ; il s'agit d'une obligation délictuelle dont l'origine est une faute d'un batelier ou d'un propriétaire riverain. L'article 34 ne vise pas les dommages résultant de la rupture, de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat ; il faudra dans ce cas suivre les règles de droit commun en vigueur dans chaque état et s'adresser au tribunal ordinaire compétent (60). Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin ne connaissent que des délits ou quasi délits civils.

2°) Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin sont compétents aux termes de l'article 34 II b pour connaître des contestations relatives aux entraves mises par des particuliers à l'usage des chemins de halage. Cette disposition n'a plus guère d'application pratique aujourd'hui, les chemins de halage n'étant plus usités pour la remonte des bateaux sur le Rhin. Cependant le texte pourrait s'appliquer si l'on devait amarrer un bateau et, pour cela, le haler, et au cas où le propriétaire riverain refuserait de laisser s'accomplir cette opération.

3°) Sont encore de la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin les contestations relatives aux dommages causés par les bateliers ou flotteurs pendant le voyage ou en abordant (art. 34 II c). Ce chef de com-

(59) J.P. Niboyet, op. cité, p. 16.
(60) Ibid., op. cité, p. 19.

pétence n'est visé distinctement que depuis 1868. Il s'agit, comme dans l'hypothèse précédente, d'une obligation délictuelle, mais cette fois c'est la responsabilité du batelier qui est en jeu. L'article 81 alinéa d de l'acte de 1831 mentionnait, en dernier lieu, comme chef de compétence, les plaintes « pour dommages causés par la négligence des conducteurs de bateaux pendant leur voyage ou en abordant ». Dans l'acte de 1868 ce chef de compétence fait l'objet d'un alinéa spécial, l'alinéa c de l'article 34 II. La rédaction est modifiée: les tribunaux pour la navigation du Rhin connaîtront des contestations relatives « aux dommages causés par les bateliers ou flotteurs pendant le voyage ou en abordant ». Il n'est plus question de dommages « causés par la négligence du Batelier ». L'expression de dommage, sans autre précision englobe même un dommage causé intentionnellement (61). Dans la pratique le dommage causé par un batelier sera presque toujours un abordage; en fait les litiges relatifs à la navigation du Rhin ont presque toujours pour origine un abordage.

En ce qui concerne les auteurs du dommage, il s'agit de bateliers (Schiffer) ou de flotteurs (Flösser). La rédaction française n'est pas très nette, il faut entendre le terme de flotteur dans le sens de conducteur du train de bois et non de train de bois. Flösser en allemand signifie conducteurs, Floss (radeau) fait, au pluriel Flösse (62). Le texte allemand est ici plus précis que le texte français et il convient de le suivre. L'interprétation que nous venons de donner est d'ailleurs évidente, puisqu'il est question de conducteurs, bateliers ou flotteurs.

(61) J.P. Niboyet, op. cité, p. 19.
Décision de la commission centrale du Rhin du 17 mai 1902, Von Traut, p. 79. Aff. Emmerich et Kohler contre la compagnie de navigation de Hambourg. La commission a précisé que le texte de l'acte de 1868 visait *tous les dommages* causés par les bateliers.

(62) J.P. Niboyet, op. cité, p. 17.

D'autre part le terme de batelier englobe tout l'équipage.

Au reste le capitaine et l'équipage sont souvent des préposés. La commission centrale a toujours admis que les commettants étaient responsables des faits de leurs préposés. La victime assignera donc l'auteur du dommage, ou, plus souvent, son commettant. Ce dernier pourra exciper de la faculté d'abandon et des clauses de non-responsabilité insérées dans les connaissements (63). Si l'acte de Mannheim ne contient rien au sujet de la responsabilité des commettants, le § 13 de la loi prussienne du 8 mars 1879 déclare formellement que le maître du bateau est responsable des dommages qui sont causés par des personnes de l'équipage pendant la traversée ou le chargement dans l'accomplissement de leur service (64).

La compétence des Tribunaux pour la Navigation du Rhin étant fondée ratione materiæ et ratione loci, mais non pas ratione personæ, il est inutile que le défendeur soit ressortissant d'un état riverain, il suffit que le dommage se soit produit sur le Rhin. Chaque état, en effet, est libre d'assigner des étrangers devant les tribunaux qu'il détermine, pour répondre de faits commis sur son territoire (65).

En ce qui concerne les victimes du dommage, le texte ne dit rien. Il en ressort que tous ceux qui ont souffert d'un dommage visé à l'article 34 de l'acte de Mannheim, pourront saisir les tribunaux pour la Navigation du Rhin. Cependant comme le texte allemand parle de dommages causés à d'autres (andern) certains en ont déduit que la victime ne devait être unie par aucun lien contractuel avec l'auteur du dommage. Le texte n'aurait visé que des dommages causés à des tiers. Cette théorie n'a pas été admise par la Commission centrale du Rhin (décisions du 29 Mai 1895 et du 9 Septembre

(63) J.P. Niboyet, op. cité, p. 17.

(64) Texte dans Von Traut, op. cité.

(65) J.P. Niboyet, op. cité, p. 18. — Commission centrale du Rhin, 13 décembre 1911. Texte de la décision dans von Traut, op. cité, p. 81-83.

1909 (66). Il aurait été difficile de l'admettre, car rien dans le texte français ne peut autoriser cette interprétation. Donc, le co-contractant victime d'un dommage pourvu qu'il ait été causé par la faute délictuelle de l'autre partie aura un recours contre celle-ci. Par exemple le propriétaire d'une cargaison qui a passé un contrat avec un transporteur, pourra agir contre ce dernier en se fondant sur l'article 34, si la cargaison est avariée ou perdue par la faute des bateliers ; le propriétaire de la cargaison peut, d'une façon générale, saisir un tribunal pour la navigation du Rhin afin d'obtenir réparation de tout dommage causé à la cargaison par un marinier, à condition toutefois que le dommage résulte d'une faute délictuelle, ou quasi-délictuelle et non simplement de l'inobservation du contrat (67).

Enfin l'article 34 vise des dommages causés « pendant le voyage ou en abordant ». Le terme : en abordant, ne signifie pas dommage causé par un abordage, mais dommage causé en arrivant, en abordant au quai (68). La rédaction du texte français est un peu défectueuse puisque le terme aborder n'est pas pris dans son sens habituel. Il s'agit de dommages causés par un navire en marche ou manœuvrant pour se mettre à quai. Il faut admettre que le tribunal pour la Navigation du Rhin est compétent s'il s'agit d'un dommage causé par un navire prenant son départ (69), le cas n'est pas littéralement visé par le texte mais il est évident qu'un navire qui prend son départ commence son voyage. Au reste il peut arriver que l'auteur du dommage soit déjà arrêté au moment où le dommage se produit.

(66) J.P. Niboyet, op. cité, p. 18. Texte des Décisions dans Von Traut, op. cité, p. 81-83.

(67) A. Chéron, Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin, Répertoire de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine, p. 656.

(68) J.P. Niboyet, op. cité, p. 18.

(69) Ibid, p. 19.

La question de la charge de la preuve s'est posée en matière d'abordage et a été tranchée par un arrêt de la commission centrale du 25 mars 1927 ; de droit commun la charge de la preuve incombe au demandeur ; la commission a décidé que la preuve d'une faute de la partie adverse devait être faite par l'abordeur, s'il voulait dégager sa responsabilité, l'abordeur étant normalement défendeur (Aff. Ernst von der Heyden contre O. Jansens. Revue de la Navigation du Rhin, Numéro de mars 1928). Von der Heyden, capitaine et propriétaire du remorqueur Jupiter avait, en descendant le Rhin, abordé un bateau, le chaland Emma, appartenant à O. Jansens et ancré à l'embouchure de la Ruhr. Condamné par le tribunal de Duisbourg le 18 mars 1926, von der Heyden avait fait appel en arguant d'une faute de manœuvre de l'Emma. Il fut débouté de son appel par la commission centrale pour le motif qu'abordeur, il n'avait pas fait la preuve d'une faute du conducteur du navire abordé. Il ressort donc de cet arrêt que s'il y a abordage entre un bateau en marche et un bateau arrêté, la charge de la preuve incombe au capitaine du bateau en marche, même s'il est défendeur au procès intenté par la victime de l'abordage.

4°) L'article 34 II d mentionne un dernier chef de compétence qui a perdu aujourd'hui tout intérêt pratique : il s'agit, comme dans le cas précédent, d'une faute du batelier : les tribunaux pour la navigation du Rhin sont compétents pour connaître « des plaintes contre les propriétaires des chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux biens-fonds ». Comme dans le cas précédent la responsabilité incombe aux conducteurs des bateaux ou à leurs commettants et toute personne ayant subi un dommage visé à l'article 34 II d peut en demander réparation aux tribunaux pour la navigation du Rhin. En fait le halage par chevaux a complètement disparu le long du Rhin, de sorte que cette disposition ne reçoit plus d'application.

Tels sont les quatre chefs de compétence civile des tribunaux pour la navigation du Rhin. L'article 34 présente une lacune importante: il ne dit rien des obligations résultant de l'assistance et du sauvetage; l'assistance étant le contraire d'un dommage il est impossible d'étendre à cette catégorie d'affaires la compétence des tribunaux rhénans, qui d'un point de vue logique, seraient cependant qualifiés pour en connaître. Néanmoins il n'y a pas eu à cet égard une omission volontaire de la part des auteurs de l'acte de Mannheim: l'article 34 ne vise que des dommages résultant de délits et quasi-délits civils; l'on n'a voulu soumettre à des juridictions spéciales que les litiges relatifs à des faits troublant le bon ordre de la navigation et dont la répression ou la réparation sont nécessaires au respect du règlement (70). C'est pour cette raison que l'on a laissé de côté les litiges se référant à la rupture, à l'inexécution ou à la mauvaise exécution d'un contrat, de même que les obligations résultant de l'assistance et du sauvetage ou des avaries communes, tandis qu'à l'inverse les tribunaux rhénans sont compétents dès que l'on se trouve en présence d'un dommage résultant d'un délit ou quasi-délit civil, alors même qu'il y aurait, comme nous l'avons vu, un lien contractuel entre la victime et l'auteur du dommage (71).

Les lois des divers états riverains reproduisent les dispositions de l'acte de Mannheim en ce qui concerne la compétence ratione materiæ. L'article premier de la loi française du 21 avril 1832 reproduit littéralement l'article 81 de l'acte de 1831. Il convient de le remplacer maintenant par l'article 34 de l'acte de 1868. Le § 2 de l'ordonnance bavaroise du 18 juin 1879 et le § 6 de la loi prussienne du 8 mars 1879 renvoient simplement aux dispositions de l'article 34.

(70) J.P. Niboyet, op. cité, p. 19. Commission Centrale du Rhin, 29 mai 1895. Von Traut, p. 81.

(71) J.P. Niboyet, op. cité, p. 20.

En Hollande c'est l'article premier de la loi du 16 juillet 1869 qui règle la compétence ratione materiæ ; à l'inverse de ce qui existe dans les autres états riverains, la compétence des tribunaux varie suivant la valeur du litige, pour les affaires les moins importantes les tribunaux cantonaux sont compétents, pour les autres se sont les tribunaux d'arrondissement, selon les règles ordinaires de la loi hollandaise.

En Suisse, la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin est définie par la loi du 13 mars 1924 du canton de Bâle. Il faut se reporter aux articles 34, 36 et 39 de l'acte de 1868, sous réserve des dispositions de l'article 59 de la constitution fédérale (§ 1er).

En matière pénale, toutes les contraventions au règlement de police qui se sont produites sur le cours du fleuve dans le canton sont justiciables du tribunal de Police du Canton de Bâle-ville, les règles générales sont suivies pour le partage de la compétence entre le président seul et le Tribunal (§ 2).

En matière civile, le tribunal civil de Bâle est compétent pour les affaires énumérées à l'acte de Mannheim (art. 34 II). Une chambre spéciale pour les affaires rhénanes est instituée (§ 4 de la loi de 1924).

C'est aux tribunaux saisis qu'il appartient de savoir si l'action est de leur compétence ; lorsqu'ils se prononceront en cette matière, les parties pourront, comme dans les autres cas, faire appel à la commission centrale qui se trouvera ainsi appelée à statuer elle-même sur la compétence des juridictions rhénanes.

§ 2. — *La Compétence* Ratione Loci

La compétence ratione loci était réglée par l'acte de 1831 dans son article 83 qui visait un certain nombre de plaintes se référant à des objets mentionnés à l'article 81 ; cet article declarait que le juge saisi serait celui résidant au lieu le plus voisin de celui où s'était produit l'évènement origine de la contestation.

Cette stipulation a été confirmée par l'article 35 de l'acte de 1868.

En matière pénale, chef de compétence visé à l'article 34 I le tribunal compétent est le tribunal pour la navigation du Rhin dans le ressort duquel l'infraction a été commise. C'est la règle classique.

En matière civile, s'il s'agit d'une contestation à propos du paiement d'un droit (cas visé à l'art. 34 II a) c'est le tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû avoir lieu qui est compétent.

Dans les cas prévus à l'article 34 II alinéas b, c, et d, et visant les contestations provoquées par les entraves mises par des particuliers à l'usage des chemins de halage (b) les dommages causés par des bateliers au cours de leurs voyages (c) ou par leurs chevaux sur les propriétés bordant les chemins de halage (d) c'est le tribunal dans le ressort duquel a été causé le dommage motivant la plainte qui est compétent. Il y a là une dérogation aux règles ordinaires de procédure. La raison en est que l'on a voulu éviter que des tribunaux très éloignés du Rhin et nullement au courant des affaires relatives à la navigation de ce fleuve puissent être saisis de litiges de cette sorte; or l'application de la règle actor sequitur forum rei aurait pu aboutir à un tel résultat, tout au moins à l'époque de la rédaction de l'acte: le propriétaire d'un bateau abordeur responsable des fautes de ses préposés, aurait dû être assigné par les victimes de l'accident devant le tribunal de son domicile, même si celui-ci était très éloigné du Rhin. La dérogation faite par l'acte de Mannheim au droit commun, est à l'heure actuelle bien moindre et presque effacée au regard du droit français. La loi du 26 Novembre 1923 qui modifie l'article 59 du code de procédure civile permet, en effet, d'assigner l'auteur d'un délit ou quasi-délit devant le tribunal du lieu où le dommage s'est produit. Il subsiste néanmoins une différence entre les dispositions de la loi de 1923 et celles de l'article 35: la compétence ratione loci obligatoire d'après l'acte de Mann-

heim, est facultative, au gré du demandeur, d'après l'article 59 du code de procédure civile dans sa nouvelle rédaction.

Le lieu du dommage ou de la contravention peut être difficile à déterminer. Soit un abordage, l'abordeur peut être dans les eaux allemandes, l'abordé dans les eaux françaises. Quel sera le tribunal compétent ? celui du lieu où le dommage s'est effectivement produit ; si la partie du navire abordeur qui a heurté le navire abordé s'est trouvée dans les eaux françaises, ce sera le tribunal français qui sera compétent (72).

L'on peut se trouver en présence de la situation suivante : un bateau à cheval sur la frontière ferme le passage ; un autre bateau est obligé, pour passer, de faire une manœuvre dangereuse et coule. C'est au lieu où ce dernier bateau coule que le dommage s'est effectivement produit, c'est le tribunal de ce lieu qui doit être compétent (73).

Il peut être impossible de déterminer l'endroit exact où le dommage a eu lieu. La loi prussienne du 8 mars 1879, dans son § 8, tranche la question pour la partie du Rhin qui coule en territoire prussien ; elle déclare que si « le fait répréhensible ou le dommage à la base de la contestation ont eu lieu sur le fleuve, à l'intérieur, les tribunaux pour la navigation du Rhin des deux rives sont également compétents ».

La Prusse et la Hollande sont les deux seuls états qui soient souverains à la fois sur la rive droite et la rive gauche du fleuve, et qui puissent trancher législativement ces conflits de compétence. Ailleurs le conflit positif ou négatif se produira entre des tribunaux relevant d'états différents. Le conflit ne pourra être résolu que si les parties usent de la faculté d'appel à la commission centrale, en faisant appel du chef de la compétence :

(72) J.P. Niboyet, op. cité, p. 21.

(73) Décision de la Commission Centrale du Rhin du 18 mai 1911, Von Traut, p. 72-73.

que les tribunaux des deux rives se soient déclarés incompétents ou qu'ils se soient déclarés compétents, la décision de la commission centrale s'imposera à eux. L'appel à une juridiction supérieure nationale ne pourra trancher le conflit que si les deux tribunaux saisis relèvent de cette juridiction et ceci ne se produira qu'en Prusse ou en Hollande.

Les dispositions de l'acte de Mannheim relatives à la compétence ratione loci peuvent se trouver en conflit avec celles d'autres conventions internationales. La convention franco-belge du 8 juillet 1899 établit la compétence du tribunal du domicile du défendeur pour les litiges entre Français et Belges. La France a signé ce traité alors qu'elle n'était plus partie à l'acte de navigation du Rhin. Si un Belge est actionné pour un fait visé à l'article 34 de l'acte de 1868 devant un tribunal français pour la navigation du Rhin, pourra-t-il enciper de la convention de 1899 pour être jugé par le tribunal du lieu de son domicile ? La France, en signant le traité de Versailles, a remis en vigueur à son égard l'acte de Mannheim. La Belgique a également signé le traité de Versailles qui maintient expressément en vigueur cet acte. Il semble que la Belgique a, par cela même, admis le jeu de l'acte de 1868 qui peut intéresser ses tribunaux nationaux et qui devra l'emporter sur la convention de 1899. La même règle pourrait être admise à l'égard de tous les signataires du traité de paix (74).

Les tribunaux pour la Navigation du Rhin dont la compétence territoriale est ainsi délimitée entre eux, sont compétents pour tous le cours du fleuve dans sa partie navigable. Mais ces tribunaux sont-ils compétents pour connaître des contestations survenues à raison de dommages causés dans le bassin artificiel d'un port rhénan ? La question a été discutée. Un article de

(74) J.P. Niboyet, op. précité, p. 22.

M. Peters nie cette compétence (75). L'acte de 1831 est muet sur la question, il n'y avait guère à cette époque de ports rhénans constitués par des bassins artificiels. Cependant la notion de port rhénan se dégage d'une controverse franco-hollandaise de 1831. Le différend était relatif à la réciprocité des faveurs à accorder au commerce sur le Rhin dans les entrepôts de Strasbourg, Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht, et à la communication entre ces entrepôts par les voies navigables intérieures. La France estimait que si la Hollande avait fait une concession en faisant d'Amsterdam, qui n'est pas sur le Rhin, un port franc, elle-même avait fait une concession équivalente en créant l'entrepôt de Strasbourg, cette ville n'étant pas sur les bords du Rhin. Une note Française au délégué Hollandais, du 25 janvier 1831, déclare qu'il n'y a sur les bords du Rhin aucune ville, aucun emplacement convenables pour l'établissement d'un port franc réellement pratique. Le Gouvernement Français n'était donc pas tenu par la convention d'établir un entrepôt. Mais par bienveillance pour les autres riverains, il en a établi un dans l'intérieur de son territoire, c'est-à-dire, à Strasbourg.

Il ressort de cette note que l'on considérait que les limites du Rhin coïncidaient avec ses rives, sans quoi l'on n'eut pas comparé Amsterdam et Strasbourg, le Merwedekanal et le canal du Rhône au Rhin. Donc la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin, restreinte aux limites du fleuve, ne pourrait s'étendre qu'à la nappe d'eau de ce fleuve, sauf dérogation formelle.

M. Peters note, d'autre part, que l'article 34 II c de l'acte de 1868, qui vise les abordages, ne contient aucune stipulation au sujet du lieu où le fait doit s'être produit. Il en conclut que les tribunaux pour la navigation du Rhin ne sont pas compétents pour les abordages qui se produisent hors du fleuve, par exemple

(75) Revue de la Navigation du Rhin, n° du 15 janvier 1928, p. 38.

dans les bassins artificiels des ports rhénans. Pour lui, cela se conçoit d'autant plus que dans les ports rhénans situés hors du fleuve (Strasbourg, Mannheim, Mayence, Coblence, Duisbourg, Ruhrort) il y a à côté des bâtiments appartenant à la navigation du Rhin, des bâtiments naviguant sur les canaux et fleuves intérieurs; par conséquent si l'on étendait aux bassins de ces ports la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin, l'on étendrait cette compétence à du matériel non rhénan, alors que l'Acte de Mannheim ne vise que la navigation rhénane. Il serait difficile, en effet, d'étendre aux seuls bâtiments rhénans la compétence des tribunaux du Rhin hors du fleuve. La source principale des litiges est aujourd'hui constituée par les abordages. Dans la pratique, une discrimination entre le matériel rhénan et non-rhénan serait très délicate dans ces affaires.

Au surplus, pour M. Peters, il y a encore, en faveur de cette restriction des limites du Rhin international des raisons d'ordre économique. Sur une grande voie d'eau, nécessitant peu de travaux d'entretien, il y a peu de frictions, partant peu de chances de conflit; l'internationalisation ne comporte pas d'inconvénients. Mais il en va différemment dans un port ou sur des canaux, là où il y a des services à assurer qui ne peuvent l'être que par des autorités nationales. Un port est un organisme complexe, son exploitation doit être réservée à un souverain, et elle ne saurait être grevée de servitudes internationales. Un bateau, par exemple, ne peut entrer dans un port qu'avec l'assentiment de l'administration de ce port qui est une administration nationale. M. Peters ajoute que les divers traités relatifs à l'internationalisation des voies d'eau n'ont pas compris les ports dans la zone internationale, notamment en 1888, lors de l'internationalisation du canal de Suez, et en 1901 lors de l'internationalisation du canal de Panama. Enfin il en est de même dans le traité de Versailles, en ce qui concerne le canal de Kiel (art. 380-381).

Mais cette théorie ne paraît conforme ni à la jurisprudence de la commission centrale, ni à celle des tribunaux pour la Navigation du Rhin. Ces juridictions ont eu à connaître d'abordages intervenus dans les ports situés hors de la zone propre du Rhin. La question d'une délimitation de la compétence territoriale n'a pas été examinée.

En effet, la théorie de M. Peters soulève un certain nombre d'objections. Tout d'abord il n'est pas certain qu'elle soit conforme à l'esprit de l'acte de Mannheim, dont la tendance n'est pas particulièrement restrictive en matière de compétence territoriale, puisqu'il déclare que les tribunaux pour la Navigation du Rhin connaîtront de faits qui se sont produits sur des chemins de halage, c'est-à-dire en dehors du fleuve (entraves mises par des particuliers à l'usage de ces voies et dommages causés par les chevaux de halage, article 34 II, alinéas b et d).

D'autre part, les litiges rhénans ont presque tous pour origine des abordages qui se produisent le plus souvent dans des ports ; la plupart des ports rhénans d'une certaine importance ont des bassins en dehors du fleuve, communiquant avec lui par des canaux, l'application de la théorie de M. Peters conduirait à supprimer presque toute l'activité des tribunaux pour la navigation du Rhin, ce qui n'était certainement pas dans l'intention des auteurs de l'acte de Mannheim.

Quant à l'objection faite par M. Peters au sujet de l'inconvénient de l'internationalisation des ports et canaux, il convient de remarquer qu'étendre à ces ports et canaux la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin, n'est pas confier leur exploitation à une autorité internationale. L'Administration de ces ports reste nationale, la commission centrale exerçant seulement un certain contrôle. Il ne faut pas oublier que les Tribunaux pour la Navigation du Rhin sont des tribunaux nationaux, jugeant au nom de leurs souverains. L'appel facultatif de leurs décisions à une commission

internationale ne saurait entraver le fonctionnement de l'administration des ports.

SECTION II

Les Textes applicables par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin en matière pénale et civile

L'Acte de Mannheim renferme des règles précises et détaillées en ce qui concerne la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne le droit que ces tribunaux doivent appliquer.

En matière pénale, l'acte de Mannheim renferme certaines dispositions. Il impose diverses obligations relatives à la police de la navigation et prévoit l'élaboration, par la commission centrale, d'un règlement de police de la navigation. L'article 32 de l'acte de Mannheim édicte des pénalités réprimant les infractions aux dispositions de l'acte et du règlement de police. Il déclare que les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation établies pour le Rhin, d'un commun accord, par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende de dix à trois cents francs. L'acte de Mannheim règle donc, en matière pénale, non seulement la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin, mais aussi les infractions qui sont les contraventions aux dispositions de l'acte et du règlement de police, et enfin la nature des peines applicables. Au reste l'article 32 ne règle pas le détail de ces peines, il se borne à fixer un minimum et un maximum. L'Acte de Mannheim laisse donc une certaine

latitude aux législateurs nationaux qui ont pu le compléter.

Il existe en Prusse une loi particulière qui donne la liste des infractions en matière de police de la navigatiot et édicte des peines; c'est la loi du 17 mars 1870; elle énumère les infractions suivantes:

1°) prendre le commandement d'un navire sans être muni de la patente prévue aux articles 15 à 21 de l'acte revisé pour la navigation du Rhin;

2°) conduire un navire dont le nom et le tirant d'eau maximum ne sont pas indiqués, ou qui est dépourvu de la patente exigée à l'article 22 de l'acte;

3°) mettre en marche un vapeur dépourvu de certificats sur la visite de la chaudière;

4°) exercer la profession de pilote sans concession ou en s'écartant des conditions fixées dans la concession;

5°) ne pas faire visiter à nouveau un navire ayant subi une réparation importante ou refuser de laisser s'effectuer cette visite ordonnée par les autorités compétentes.

Ces infractions sont passibles d'une amende de deux thalers et vingt Silbergroschen à quatre-vingt thalers ainsi que de prison en cas de non-paiement de l'amende (76). La loi ajoute que, pour le Rhin, ces tribunaux compétents sont les tribunaux pour la navigation du Rhin, et, pour les affluents, les tribunaux compétents d'après les règles ordinaires de la procédure.

Le titre II de la loi française du 21 avril 1832 faite en exécution de l'acte de 1831 était consacré « à la responsabilité et aux peines ». Cette loi édictait des amendes de 10 à 300 francs et visait en détail, dans ses articles 15 à 18 les fraudes en matière de droits qui avaient alors plus d'importance qu'aujourd'hui. Ses dispositions

(76) Le $ 15 de la loi prussienne du 8 mars 1879 prévoit également la conversion en prison des amendes infligées par les tribunaux pour la navigation du Rhin en cas de non-paiement et conformément aux règles ordinaires de la procédure.

sont aujourd'hui remplacées par celles de l'Article 32 de l'Acte de 1868.

La loi suisse du 13 mars 1924 renferme également une disposition pénale, elle déclare (§ 8) que celui qui contreviendra au règlement de police de la navigation du Rhin élaboré par la commission centrale et agréé par le Conseil fédéral, sera passible d'une amende de 10 à 300 francs.

Des conflits de loi peuvent se produire au cas où il s'agit d'une infraction réprimée, non par le règlement de navigation, mais par une loi nationale. Le tribunal saisi, c'est-à-dire celui du lieu où l'infraction s'est produite, appliquera normalement la loi du lieu de l'infraction, c'est-à-dire la loi nationale. Mais, comme nous l'avons vu en étudiant la détermination de la compétence ratione loci des tribunaux du Rhin, la fixation du lieu de l'infraction et, par conséquent, la détermination de la loi à appliquer, peuvent être difficiles. En ce qui concerne la loi à appliquer, la question ne se pose évidemment pas là où les deux rives du Rhin appartiennent à un même état ; les conflits sont possibles principalement entre les lois françaises et allemandes, pour les faits qui se produisent sur la partie du fleuve qui sépare les deux pays ; ils auront surtout une grande importance si l'ensemble de la législation fluviale est introduit en Alsace, car, alors, l'on se trouvera en présence de deux législations nettement différentes (77).

En matière civile il n'y a pas de texte international à appliquer, l'acte de Mannheim se bornant à établir la compétence des juridictions rhénanes. Certains états riverains ont fait des lois spéciales pour ce qui concerne la navigation fluviale, notamment l'Allemagne, où l'on a élaboré la loi du 15 juin 1895. En France l'on appliquera la législation française de l'intérieur, pour autant qu'elle a été introduite en Alsace-Lorraine par le

(77) J.P. Niboyet, op. cité, p. 24.

décret du 9 avril 1924 (78) et la loi locale dans les autres cas.

Dans chaque affaire le tribunal compétent, c'est-à-dire celui du lieu où s'est produit le fait qui est à l'origine du litige consultera le système de conflit des lois en vigueur dans son pays pour déterminer la loi applicable à l'affaire qu'il va juger. Comme il s'agit de délits civils ce sera souvent la loi du lieu où s'est produit le fait qui est à l'origine du litige, c'est-à-dire la loi nationale du tribunal. Ainsi en matière d'abordage la loi applicable est normalement la lex loci delicti (79).

L'Acte de Mannheim est également muet sur le droit que la commission centrale devra appliquer lorsqu'elle statue en appel. En matière pénale il existe des textes qui s'imposent à elle comme à toutes les juridictions rhénanes, l'acte de Mannheim et le règlement de police de la navigation. En matière civile il n'y en a pas. Le plus simple serait qu'en l'absence de texte international la commission se décide d'après le système de conflit des lois du tribunal qui a statué en première instance. En fait elle pourrait cependant s'arroger le pouvoir de choisir elle-même son système de conflit des lois pour déterminer la législation qu'il lui paraîtrait préférable d'appliquer : elle statue en effet souverainement.

D'une façon générale en ce qui concerne la loi à appliquer de même que pour les règles relatives à leur organisation et à leur composition, les tribunaux pour la Navigation du Rhin ont surtout le caractère de juridictions nationales. Ce caractère pourra d'ailleurs s'atténuer par suite de l'unification du droit fluvial international et surtout du droit fluvial rhénan (80).

(78) Les textes français relatifs à la navigation intérieure et introduits en Alsace-Lorraine par le décret de 1924 se trouvent dans « la législation française introduite en Alsace-Lorraine en matière de navigation intérieure » brochure éditée par la Navigation du Rhin. Ce sont la loi du 13 juillet 1917, les décrets du 3 avril 1919 et du 11 janvier 1921, l'arrêté ministériel du 14 juin 1921.

(79) J.P. Niboyet, op. cité, p. 24.

(80) Rapport de Van Slooten sur l'unification des Privilèges en droit fluvial international.

CHAPITRE III

La Procédure suivie par les Tribunaux pour la navigation du Rhin et l'exécution de leurs jugements dans les divers états riverains.

SECTION I

La Procédure suivie par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin

---

L'acte de Mannheim ne donne, en ce qui concerne la procédure à suivre par les tribunaux pour la navigation du Rhin que des règles générales. Les auteurs de l'acte ont voulu que la procédure soit rapide, par conséquent qu'elle ne comporte que peu de formalités, et qu'elle soit peu coûteuse. Ils ont également voulu que les procès ne puissent entraver la liberté du trafic et prescrit qu'un conducteur ne saurait être retenu à raison d'une procédure engagée contre lui s'il fournit caution. Une disposition analogue se trouvait déjà dans la convention de 1804.

D'après l'acte de 1831 la procédure doit être sommaire et peu coûteuse. L'instruction est faite par le tribunal (art. 81). Lorsque le juge instruit une affaire à la suite d'une plainte portée contre un batelier par les employés d'un bureau de perception pour fraude de droits il peut instruire également au sujet des fraudes que ce batelier peut avoir commises pendant son voyage au détriment des autres bureaux du même territoire, ceci afin que le montant des droits fraudés soit mis en ligne de compte lors de la fixation de l'amende. Le magistrat n'était donc pas limité dans son instruction par les termes de la plainte qu'il recevait (art. 83). Les plaintes, excep-

tions et autres moyens sont proposés verbalement et il doit en être dressé procès-verbal (art. 84). Enfin un batelier ne peut être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, s'il a fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat (art. 84 in fine).

Les caractères de cette procédure sont: la rapidité, l'instruction par le juge qui peut étendre l'enquête à d'autres faits que ceux visés primitivement, la proposition verbale des enceptions, enfin la garantie de la liberté des bateliers. L'acte ne dit rien sur les citations, les moyens de saisir le juge, la représentation en justice, il renvoie implicitement pour cela au droit commun.

L'acte de 1868 confirme en général celui de 1831; aux termes de l'article 34 le tribunal instruit et juge en matière pénale et prononce sommairement en matière civile. En ce qui concerne la marche de l'instance, l'article 36 dit seulement que la procédure doit être la plus simple possible, sans soulever la question de la proposition des exceptions; la procédure doit être, d'autre part, peu coûteuse, l'article 39 déclare que les actes ne seront pas faits sur papier timbré et qu'il n'y aura pas de taxes au profit des juges et greffiers. Les parties ne supporteront donc que les frais occasionnés par l'audition des témoins et des experts, les frais de citation, de signification, de port de lettres, etc... Le tout doit être réglé d'après les tarifs ordinaires en la matière. Il ne sera pas exigé de cautio judicatum solvi des demandeurs étrangers (art. 36). Quant aux jugements ils doivent d'abord énoncer les faits ayant donné lieu à l'instance, puis les questions qu'ils doivent résoudre telles qu'elles sont apparues après les résultats de l'instruction. Le dispositif du jugement avec les motifs sur lesquels il s'appuie vient ensuite (art. 36).

Comme l'acte de 1831, l'acte revisé ne contient pas de règles au sujet des citations, de la représentation en justice et des conditions dans lesquelles le tribunal doit

être saisi. Cependant les auteurs de l'acte ont voulu qu'il soit donné suite dans tous les états aux divers actes de procédure intervenant au cours de l'instance; l'article 40 de l'acte révisé déclare qu'ils seront considérés dans tous les états riverains comme émanant des autorités de l'état sur le territoire duquel l'acte doit sortir effet; les significations seront faites au domicile de l'intéressé; un tribunal pourra donc assigner directement une personne qui n'est pas domiciliée sur le territoire de l'état dont relève ce tribunal.

Pour connaître la procédure suivie par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin il faut se référer à la lex fori, à la loi nationale de chaque tribunal. Certains états ont fait des lois spéciales plus ou moins complètes à ce sujet; pour ce qui n'y est pas prévu il faut se rapporter aux lois ordinaires dont on suivra les stipulations à condition qu'elles ne contredisent pas celles de l'acte de Mannheim.

En France la procédure des tribunaux pour la Navigation du Rhin a été réglée par la loi du 21 avril 1832 (art. 8 et 9). L'article 8 déclare que les demandeurs étrangers ne seront pas astreints à fournir la cautio judicatum solvi. L'article 9 stipule que l'on observera en matière de contraventions les règles et les formes établies par les articles 144 à 165 du code d'instruction criminelle. Ces dispositions du code d'instruction criminelle ont été réintroduites en Alsace-Lorraine par décret du 25 Novembre 1919. En matière civile il conviendra d'observer pour les citations, les audiences, les jugements par défaut, les jugements qui ne sont pas définitifs, les enquêtes, visites de lieux, appréciations et récusations les titres I à IX du Livre premier du code de procédure civile.

Les Tribunaux cantonaux réprimant les contraventions au règlement de navigation suivront donc la même procédure que les tribunaux de simple police: le commissaire de police remplit les fonctions du ministère public, les citations aux contrevenants leur sont noti-

fiées par huissier, à la requête du ministère public ou à celle de la partie qui réclame. Les parties peuvent comparaître volontairement, sans citations ; en cas de non-comparution au jour de la citation, il est procédé au jugement par défaut. L'instruction de l'affaire sera publique ; elle débutera par la lecture du procès-verbal et l'audition des témoins. La personne citée présentera sa défense, sans que le concours d'un avocat soit nécessaire. Le ministère public pourra présenter ses conclusions. Le Tribunal rendra alors son jugement (81).

Pour la constatation des contraventions, l'article 12 de la loi de 1832 stipulait que le personnel attaché au service de la navigation du Rhin, employés, inspecteurs, agents chargés de visiter les embarcations, devait être assermenté devant le Tribunal de Strasbourg, qu'il aurait alors qualité pour constater les contraventions et que ses procès-verbaux feraient foi jusqu'à inscription de faux.

En ce qui concerne la procédure civile il faut aujourd'hui se référer, non plus aux articles du code de procédure civile locale (Zivilprozessordnung). La loi de 1832 reproduisant les dispositions de l'acte de 1831 et confirmée par l'acte de 1868 n'a posé que des règles générales : les actes ne seront pas faits sur papier timbré et ne donneront pas lieu à la perception de taxes au profit des juges et greffiers (art. 39 de l'acte révisé et 11 de la loi de 1832). Les seuls frais seront ceux de témoins, experts, citation et significations d'après les tarifs ordinaires. Les frais d'enregistrement semblent exclus (82). Par ailleurs il n'est pas exigé de cautio judicatum solvi (art. 8 de la loi de 1832 et 36 de l'acte révisé).

Selon que l'affaire sera jugée par le tribunal de première instance de Strasbourg ou par un tribunal cantonal, l'on appliquera les règles de la Z. P. O. relatives

(81) Art. 144 à 153 du Code d'instruction criminelle.
(82) A. Chéron, Répertoire, Art. cité, p. 657.

aux tribunaux de première instance ou aux tribunaux cantonaux. La procédure est en principe la même, elle est cependant simplifiée devant les tribunaux cantonaux: notamment le concours d'un avocat n'est pas exigé, les requêtes peuvent être présentées directement au tribunal, le délai de réponse est plus court, les parties peuvent se présenter au tribunal sans citations (83). Cette procédure simplifiée est tout à fait en harmonie avec l'acte de Mannheim.

Le § 2 de l'ordonnance Badoise du 24 Juillet 1879 renvoie pour la procédure à suivre par les tribunaux pour la Navigation du Rhin au Gerichtsverfassungsgesets et à la Prozessordnung. De même le § 5 de l'ordonnance Bavaroise du 18 Juin 1879 renvoie aux dispositions générales de procédure. En Hesse, aux termes de l'ordonnance du 4 Juin 1879 l'on appliquera l'ordonnance de procédure civile.

La loi Prussienne du 8 Mars 1879 déclare que l'on appliquera les règles de procédure civile en ce qui concerne les matières civiles; en matière pénale l'on appliquera les règles de procédure suivies devant les Schöffengerichte; sous réserve, bien entendu, dans l'un et l'autre cas, que ces règles ne s'opposant pas aux dispositions de l'acte de Mannheim (§ 7). Les requêtes et ordonnances en matière rhénane doivent toujours spécifier qu'il s'agit d'une affaire rhénane (§ 5). Une procédure sommaire est organisée en matière pénale et civile; le § 9 vise les flagrants délits: celui qui est surpris en train de commettre une infraction doit être amené devant le tribunal pour la Navigation du Rhin. L'on procède de même en matière civile contre l'auteur du dommage, sur demande de la victime, même si le fait en question n'oblige l'auteur qu'à des dommages intérêts. Si, dans ce dernier cas, un accord intervient, il est constaté par protocole. Si aucun accord n'intervient le litige commence à la requête des deux parties. L'expo-

(83) G. Muhleisen, Répertoire, p. 488.

sition orale de la demande suffit pour intenter l'action. Au cas où le défendeur n'a aucun domicile connu dans un état riverain, le tribunal l'invite à donner pleins pouvoirs à une personne habitant dans sa circonscription pour recevoir les notifications. Si le défendeur n'obéit pas à cette invitation et jusqu'à ce que soit désigné un fondé de pouvoirs, les notifications pourront avoir lieu conformément à l'article 81 de la Zivilprozessordnung. Le § 14 de la loi de 1879 déclare que l'action pénale contre les contraventions et l'exercice des actions civiles de la compétence des tribunaux pour la Navigation du Rhin se prescrivent par un an.

La suppression de la cautio judicatum solvi prescrite par l'article 36 de l'acte révisé s'applique dans tous les états allemands sans texte spécial, l'acte de Mannheim ayant force de loi en Allemagne et la cautio judicatum solvi n'étant exigé dans ce pays qu'au cas où la réciprocité de l'exemption n'est pas assurée.

Comme dans les autres états riverains, l'on applique en Hollande les règles ordinaires de la procédure ; c'est ce que déclare l'article 3 de la loi du 10 juillet 1869, sous cette réserve que les dispositions de l'article 36 de l'acte révisé de Mannheim doivent être observées. La loi ajoute qu'au civil la procédure devra toujours être sommaire.

En Suisse, comme ailleurs, les tribunaux pour la Navigation du Rhin suivent, au civil et au criminel, les règles générales de procédure. Cependant la loi du 13 mars 1924 renferme quelques dispositions ayant pour but de mettre la procédure suivie en harmonie avec les stipulations de l'acte de Mannheim ; en matière civile les délais devront être courts et il ne sera pas exigé de cautio judicatum solvi (§ 4). Les dispositions de l'article 39 de l'acte révisé devront également être respectées en ce qui concerne les frais (§ 6).

En matière pénale toute contravention au règlement de police de la navigation est jugée par le tribunal de police. Si des poursuites sont engagées contre le même

individu pour d'autres infractions, l'affaire rhénane doit suivre son cours et faire l'objet d'un jugement spécial (§ 3).

SECTION II

L'Exécution des Jugements des Tribunaux pour la Navigation du Rhin

La question de l'exécution des jugements rendus par les tribunaux pour la Navigation du Rhin se pose non seulement sur le territoire de l'état dont relève le tribunal qui a rendu le jugement, mais aussi sur le territoire de tous les états riverains du fleuve. D'autre part, en raison des délais que peut comporter l'instance devant la commission centrale, il peut être utile à la partie intéressée d'obtenir l'exécution provisoire du jugement rendu en première instance. L'Acte de Mannheim organise cette exécution provisoire et renferme des dispositions destinées à assurer l'exécution des jugements définitifs sur le territoire de tous les états signataires de la convention.

Les jugements rendus en première instance par les tribunaux pour la navigation du Rhin sont susceptibles de voies de recours si la valeur du litige dépasse cinquante francs (art. 37 de l'acte révisé). Bien que n'étant pas définitifs ils sont susceptibles d'exécution provisoire sur demande de la partie ayant eu gain de cause si l'appel est porté devant la Commission centrale (art. 37).

Cette disposition confirme celle de l'article 86 de l'acte de 1831, inspirée elle-même de l'article 122 de la convention de 1804. Celui-ci déclarait que les mesures prises par les receveurs des bureaux de l'octroi pour réprimer les contraventions au règlement seraient exé-

cutées par provision, sans préjudice du recours devant le directeur général de l'octroi assisté de deux inspecteurs et d'un nouveau recours devant la commission réunie chaque année à Mayence en Brumaire. La convention de 1831 explique pourquoi l'exécution provisoire du jugement à la requête de la partie gagnante est admise, lorsque l'appel est porté devant la commission centrale ; c'est en raison des pertes de temps que peut entraîner le pourvoi devant cette juridiction ; elle n'a, en effet, en principe qu'une session annuelle, bien qu'elle soit libre de décider qu'elle en aura d'autres si les affaires qu'elle doit examiner l'exigent. La convention de 1831 déclare que la commission doit s'occuper, durant sa session d'affaires « d'une plus haute importance » que les appels des jugements rendus en première instance. La décision définitive pourrait ne pas être rendue avec toute la rapidité désirable. C'est pour cette raison que l'exécution provisoire pourra être accordée à la partie gagnante ; cependant, comme des garanties peuvent être nécessaires à la partie qui fait appel, le juge sera libre d'exiger une caution préalable du plaideur qui demande l'exécution provisoire. « Il devra à cet égard, suivre les règles du droit commun » est-il dit dans l'article 86, dont les dispositions sont confirmées par celles de l'article 37 de l'acte révisé.

Les dispositions de l'acte de Mannheim à cet égard s'imposent naturellement aux divers états riverains. Certains ont modifié leur législation en vue de leur exécution. En France la loi de 1832 reproduisait, dans son article 4, relatif aux formalités de l'appel devant la commission centrale, une partie des dispositions de l'article 86 de l'acte de 1831. Les ordonnances badoise, bavaroise et hessoise ainsi que la loi prussienne de 1879 ne contiennent pas de dispositions particulières à cet égard. L'on applique simplement l'article 37 de l'acte de 1868 en se référant, pour les détails d'exécution, aux règles ordinaires de procédure. En Hollande la demande d'exécution provisoire doit être faite par écrit par le

plaideur ayant eu gain de cause. Sur le vu de cette requête le juge rend une ordonnance ordonnant la comparution de l'autre plaideur. Notification doit être faite à ce dernier au moins deux jours avant la date fixée pour la comparution. Ce n'est qu'après l'audition de la partie adverse ou après qu'une sommation ait été régulièrement adressée à cette dernière, que le juge statuera sur la requête demandant l'exécution provisoire (art. 5 de la loi hollandaise du 5 juillet 1869).

L'exécution des jugements définitifs en matière de navigation du Rhin doit être assurée sur le territoire de tous les états riverains.

En Allemagne, état fédéral, la question se pose non seulement pour l'exécution des jugements étrangers, mais encore pour l'exécution sur l'ensemble du territoire du Reich d'un jugement émané d'un tribunal relevant d'un état particulier. Le Reichsverfassungsgesetz du 27 janvier 1877 règle, dans son § 161 (84) l'exécution des jugements de tribunaux allemands sur tout le territoire de la confédération. C'est à cette loi que se réfèrent l'ordonnance bavaroise du 18 juin 1879 (§ 7), la loi prussienne et les ordonnances badoise et hessoise relatives aux tribunaux du Rhin. Les jugements relatifs aux litiges rhénans sont exécutés dans les mêmes conditions que les jugements émanés des autres tribunaux allemands, c'est-à-dire que l'exécution a lieu dans chaque état conformément aux règles de procédure qui y sont suivies et sans qu'il soit fait de différence entre un jugement émané d'un tribunal relevant de l'état sur le territoire duquel l'exécution doit s'accomplir et un jugement rendu par un tribunal d'un autre état membre de la confédération (§ 161 de la loi du 18 juin 1879).

La question la plus importante que soulève l'exécution des jugements rendus par les tribunaux pour la navigation du Rhin est celle de l'exécution de ces jugements sur le territoire de tous les états riverains. Il ne

(84) Reichsgesetzblatt de 1877, p. 76.

suffisait pas d'instituer des juridictions facilement accessibles aux bateliers et capables de rendre rapidement la justice, il fallait aussi, puisque le régime institué s'étendait à tout le cours du Rhin navigable, que les jugements rendus par les tribunaux rhénans fussent assurés d'une exécution rapide sur le territoire de tous les états riverains. Pour cela il fallait éviter ou simplifier les formalités habituelles, relatives à l'exécution, sur le territoire d'un état, des jugements rendus par des tribunaux étrangers.

Les auteurs des deux Actes de Mannheim se sont efforcés d'y parvenir. L'article 85 de l'acte de 1831 prescrivait que ces décisions seraient exécutoires « sans nouvelle instruction » sur le territoire de tous les états riverains dès qu'elles seraient définitives. Pour leur donner force exécutoire l'on devrait observer les règles de procédure en vigueur dans chaque état.

L'article 40 de l'acte de 1868, qui règle aujourd'hui la question, est plus détaillé. Il déclare que « les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des états riverains seront exécutoires dans tous les autres états en observant les formes prescrites par les loi du pays où l'exécution est demandée. C'est toujours le même système qu'en 1831 ». L'article 40 ajoute que « les jugements et autres décisions, les citations et exploits d'ajournement dans les causes pendantes devant les tribunaux pour la navigation du Rhin, seront considérés, quant à la notification dans chacun des états, comme émanant des autorités de cet état ». Enfin, « pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des états riverains, les citations et exploits dans ces causes seront notifiées à ce domicile ».

En somme, pour qu'il y ait exécution, sur le territoire d'un état riverain et dans les conditions prévues à l'article 40, d'un jugement, les conditions suivantes sont nécessaires :

1°) il doit s'agir d'un jugement régulièrement rendu

par un tribunal pour la Navigation du Rhin. Mais à côté de ces jugements il y a des décisions de condamnation, d'ordre judiciaire et de police, relatives aux affaires rhénanes. Le protocole additionnel du 18 septembre 1895, signé à Mannheim, reconnaît à ces décisions (Richterliche Strafbefehle und polizeiliche Strafverfügungen) rendues conformément à la législation pénale des états riverains, la même valeur que les jugements de condamnation prévus aux articles 32 à 40 de l'acte de 1868, à condition que ces décisions ne soient exécutoires qu'après un délai d'une semaine au moins, de façon à permettre à la personne condamnée de faire opposition dans ce délai pour que l'affaire soit jugée par un tribunal pour la navigation du Rhin dans les formes ordinaires de la procédure criminelle (85). Si l'intéressé n'use pas de la faculté qui lui est ouverte, les décisions de police visées par ce protocole pourront s'exécuter sur le territoire de tous les états riverains conformément aux stipulations de l'article 40 de l'acte révisé.

2° Le jugement à exécuter doit être passé en force de chose jugée sur le territoire de l'état dont relève le tribunal qui l'a prononcé.

3°) Il faudra obtenir une formule exécutoire délivrée par l'autorité compétente dans chacun des états où l'exécution est demandée.

Pour savoir quelle est l'autorité compétente pour donner la formule exécutoire et dans quelles conditions elle peut la donner, il faut s'en rapporter à la législation de chaque état riverain.

En droit commun, pour qu'un jugement d'un tribunal étranger s'exécute en France, il faut obtenir l'exequatur du tribunal civil dans le ressort duquel le jugement doit sortir effet. Le tribunal français, compétent pour accorder l'exequatur, a des pouvoirs de vérification assez larges. Il examine, en se basant sur les règles de conflit des lois admises en France, si le juge-

(85) Texte dans Charguéraud-Hartmann, op. cité.

ment émane d'un tribunal compétent ratione materiæ et ratione personæ et si le tribunal étranger a appliqué la loi compétente. Le tribunal français examinera d'autre part le jugement dont l'exécution est demandée pour voir s'il n'est pas contraire à l'ordre public. En dernier lieu il a le droit de reviser la sentence rendue par le tribunal étranger. La décision accordant ou refusant l'exequatur est susceptible des voies de recours ordinaires, appel et pourvoi en cassation.

Dans quelle mesure convient-il d'appliquer le droit commun en présence des dispositions de l'acte de Mannheim ?

La question se pose au point de vue de la détermination du tribunal compétent pour accorder l'exequatur, de ses pouvoirs et des voies de recours ouvertes contre la décision rendue par lui.

La loi du 21 avril 1832 reproduisant dans son article 5 les dispositions de l'article 85 de la convention de 1831, ajoutait que le tribunal civil de Strasbourg serait compétent pour rendre exécutoires les décisions des tribunaux étrangers pour la Navigation du Rhin. C'est une dérogation aux règles habituelles, mais l'on a pu se demander si cette disposition était restée en vigueur après la ratification de l'acte révisé. Les stipulations de la loi de 1832 qui n'étaient pas en harmonie avec celles de la convention de 1868 ont été implicitement abrogées. Or l'article 40 renvoie, pour les formes dans lesquelles la formule exécutoire doit être accordée, aux lois du pays où l'exécution est demandée. Ce terme de « formes » englobe-t-il à la fois les règles de procédure et le choix du tribunal compétent ? Le tribunal qualifié pour accorder l'exequatur à une décision rhénane serait alors celui dans le ressort duquel cette décision doit sortir effet.

L'on peut faire valoir, en faveur de cette théorie l'intérêt qu'il y a à faire accorder l'exequatur par le tribunal du lieu où l'exécution est demandée. Le tribunal de Strasbourg ne paraît pas particulièrement qualifié,

par exemple, pour accorder l'exequatur à une décision rendue par un tribunal allemand et condamnant une société dont le siège social est à Paris.

En sens contraire il convient d'observer que les dispositions de l'article 40 ne contredisent pas celles de la loi de 1832 et qu'il n'est pas certain qu'elles les aient abrogées. L'expression de « formes » employée par le rédacteur de l'article 40 semble plutôt viser des règles de procédure que des règles de compétence ratione loci. D'autre part il y a une tendance incontestable, dans l'acte de Mannheim, à la centralisation, dans chaque état, des affaires rhénanes auprès d'un tribunal situé à proximité du fleuve. Le Tribunal civil de Strasbourg est seul tribunal d'appel des affaires rhénanes, l'on comprend qu'il soit seul compétent pour accorder l'exequatur aux décisions se référant à ces litiges.

Quoi qu'il en soit, cette dernière théorie a été consacrée par la jurisprudence ; le tribunal civil de Strasbourg a par jugement du 20 février 1927 (86), accordé l'exequatur à une décision émanant du tribunal pour la Navigation du Rhin de Rüdesheim (Allemagne). Le jugement se base sur l'article 5 de la loi du 21 avril 1832 déclarant que le tribunal civil de Strasbourg est chargé d'accorder l'exequatur aux décisions rhénanes.

De même le projet de loi du 9 janvier 1929 déclare (article 4) que lorsqu'un jugement d'un tribunal étranger pour la navigation du Rhin sera passé en force de chose jugée, ce sera le tribunal civil de Strasbourg qui devra statuer pour la rendre exécutoire en France. Cette disposition est d'ailleurs tout à fait en harmonie avec les autres stipulations du projet de loi qui centralise à Strasbourg toutes les affaires rhénanes, même en première instance.

Quels sont d'autre part, les pouvoirs du Tribunal compétent pour accorder l'exequatur ?

Les auteurs de l'article 40 ont évidemment voulu fa-

(86) Sirey, 1929, 2e partie, p. 81.
Note Niboyet.

ciliter l'exécution des décisions rhénanes sur le territoire de tous les états riverains (87). Mais en disant que les décisions des tribunaux du Rhin de chaque état seront exécutoires dans tous les autres, ont-ils voulu supprimer tout contrôle du tribunal auquel l'exequatur est demandé ?

L'article 5 de la loi de 1832 dit que les jugements des tribunaux rhénans seront exécutoires en France sans nouvelles instructions dès qu'ils seront passés en force de chose jugée.

Cette formule semble signifier qu'il n'y aura pas d'instruction nouvelle, que la décision étrangère aura en France l'autorité de chose jugée, autrement dit que le Tribunal chargé d'accorder l'exequatur n'aura pas le pouvoir de révision qu'il possède en droit commun (88). Il faut évidemment admettre cette solution, sans quoi l'article 40 n'aurait aucune utilité pratique. Mais le tribunal français possède, en matière d'exequatur, d'autres pouvoirs que nous avons vus, vérification de la compétence du tribunal étranger et de la loi qu'il a appliquée, examen de la décision au point de vue du respect de l'ordre public français. Rien n'est dit à ce sujet ni dans l'acte, ni dans la loi de 1832 et il pouvait sembler que ces pouvoirs du tribunal chargé d'accorder l'exequatur constituaient des garanties nécessaires pour le respect de la souveraineté française. Il paraît difficile qu'un jugement étranger contrevenant à l'ordre public français puisse obtenir l'exequatur.

Cependant le tribunal civil de Strasbourg dans sa décision du 20 février 1927 ne s'est pas reconnu des pouvoirs aussi étendus (89). La Badische Allgemeine Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport voulait obtenir l'exequatur en France d'une décision de taxation de frais rendue par le tribunal pour la Naviga-

(87) J.P. Niboyet, op. cité, p. 27.

(88) J.P. Niboyet, ibid., p. 28.

(89) Jugement du tribunal civil de Strasbourg du 20 février 1927. Sirey, 1929, 2e partie, p. 81.

tion du Rhin de Rüdesheim contre la Compagnie centrale d'Assurances maritimes, la Compagnie Mélusine et l'Union maritime.

Les défenderesses faisaient valoir que la décision dont l'exequatur était demandé mettait frustratoirement à leur charge les frais d'avocat des parties adverses et le coût de nombreux voyages faits par celles-ci à l'occasion du procès alors que les articles 36 et 39 de la convention de Mannheim prescrivent que la procédure sera la plus simple possible et que les parties ne supporteront que certains frais bien délimités dans lesquels ne se trouvent compris ni les frais d'avocats, ni les frais de voyages des parties. Elles attaquaient donc la décision du tribunal Allemand quant au fond.

Elles allèguaient, d'autre part, que la décision ne leur était pas opposable, n'ayant pas été notifiée à leur domicile, conformément aux dispositions de l'article 40, § 3 de l'acte de 1868; d'après cet article les décisions doivent être notifiées au domicile des plaideurs ayant un domicile connu dans un état riverain du Rhin; or la décision avait été notifiée, non pas aux défenderesses en France, mais à leur avocat à Rüdesheim. Elles demandaient au tribunal de ne pas déclarer exécutoire la décision allemande.

Le tribunal de Strasbourg n'a pas cru devoir rechercher si, en vertu de l'ordre public français, les frais étaient ou non frustratoires; il n'a pas recherché s'ils avaient ce caractère, considérant que, en raison des dispositions de l'article 40, les tribunaux pour la Navigation du Rhin étaient seuls compétents pour interpréter l'acte de Mannheim. Il ne s'est reconnu ni le droit de vérifier la compétence du tribunal étranger et la loi qu'il a appliquée; ni celui d'examiner si le jugement étranger heurtait ou non l'ordre public français. Il a considéré qu'il devait seulement s'assurer que la décision émanait d'un tribunal pour la Navigation du Rhin et vérifier si elle avait force de chose jugée dans le pays où elle avait été rendue.

Le jugement le dit textuellement : « Attendu qu'il résulte de l'article 5 de la loi du 21 avril 1832 que le tribunal ne peut se livrer à aucune instruction nouvelle, mais doit se borner à constater :

1°) si la décision émane d'un tribunal pour la navigation du Rhin ;

2°) si cette décision a force de chose jugée ;

que cet article établit ainsi un droit d'exequatur exceptionnel, unique en France... ».

Le tribunal de Rüdesheim est un tribunal pour la navigation du Rhin ; sa décision avait force exécutoire en Allemagne, puisqu'elle avait été notifiée à l'avocat des demanderesses, donc au domicile volontairement élu par celles-ci pour la procédure engagée le 9 décembre 1925 et que, d'après l'article 101 du code de procédure allemand, l'ordonnance de taxation de frais acquiert force de chose jugée deux semaines après la signification. Le tribunal de Strasbourg a considéré « qu'il échet par suite d'accorder l'exequatur sans qu'il y ait lieu de rechercher au nom de l'ordre public français si les frais sont ou non frustratoires en vertu de la convention de Mannheim, que seuls les tribunaux pour la Navigation du Rhin sont compétents pour interpréter et appliquer ».

Il s'agit donc d'un exequatur automatique, sans aucun contrôle du tribunal français ; c'est, du moins, ce qui ressort des termes du jugement. Mais l'on peut se demander si le tribunal a véritablement voulu aller jusque là (90). Dans le cas sur lequel il avait à statuer, les prétentions des défenderesses étaient mal fondées et la décision allemande ne heurtait pas l'ordre public. Il est normal que le montant des frais soit fixé par la lex fori ainsi que les conditions dans lesquelles doit avoir lieu la signification. Mais le tribunal pouvait accorder l'exequatur sans se dénier tout pouvoir de contrôle, ce qui serait dangereux au cas où l'on serait en présence

(90) J.P. Niboyet, Note sous jugement précité.

d'une décision étrangère heurtant manifestement l'ordre public français. L'absence d'un contrôle du tribunal français serait d'autant plus regrettable que l'exequatur accordé aux jugements rhénans peut s'appliquer à des décisions pénales.

Cependant le projet de loi du 9 janvier 1929 déclare que les jugements des tribunaux étrangers pour la navigation du Rhin seront exécutoires sur le territoire français dès qu'ils seront passés en force de chose jugée (article 4). Il règle ainsi la procédure: le tribunal civil de Strasbourg devra statuer sans débat, sur réquisition du procureur de la République et en chambre du Conseil. Il ordonnera l'apposition de la formule exécutoire par le greffier sur la copie authentique du jugement qui lui aura été transmise. Cette copie devra être accompagnée d'une traduction certifiée conforme. Toute vérification est ainsi supprimée.

Ce projet soulève les mêmes critiques que le jugement du tribunal de Strasbourg. L'absence de tout contrôle du tribunal français présente des dangers et va au-delà des obligations imposées à la France par l'acte de Mannheim; ne conviendrait-il pas que le tribunal saisi de la demande d'exécution vérifie si le jugement remplit les conditions prévues par l'acte de Navigation ? (91). Par ailleurs la rédaction de l'article 4 est défectueuse: il y est dit: « Le tribunal ordonnera l'apposition, par le greffier, de la formule exécutoire ». Un tribunal n'a pas à donner un tel ordre; le greffier doit transcrire de lui-même toute décision du Tribunal et tout jugement rendu par un tribunal est exécutoire (92).

L'application du projet de loi, pourra, s'il est voté, soulever des difficultés. Néanmoins il est en harmonie avec la jurisprudence et avec les législations étrangères, notamment celles des états allemands qui accordent

(91) J.P. Niboyet, Revue « La Navigation du Rhin » du 15 mars 1929, page 97.
(92) Ibid.

l'exequatur automatique sur visa du président du tribunal.

En matière d'exequatur les plaideurs, de droit commun, disposent des voies de recours ordinaires. L'acte de Mannheim est muet à cet égard. Les voies de recours constituant une garantie pour les plaideurs, il paraissait difficile de ne pas la leur accorder ; mais la tendance de l'acte de navigation est de simplifier et d'accélérer la procédure. M. Niboyet propose l'admission des voies de recours de droit commun, appel et pourvoi en cassation, uniquement sur le point de savoir si le tribunal saisi était compétent pour accorder l'exequatur (93). Par contre le projet du 9 janvier 1929 qui organise un exequatur automatique supprime toute voie de recours (art. 4). Il y a là une anomalie d'autant plus grande que la décision qui doit s'exécuter peut être un jugement pénal condamnant à des amendes dont le non-paiement peut entraîner la contrainte par corps (94).

Une fois l'exequatur accordé, la décision étrangère s'exécutera en France par les moyens de contrainte du droit français. S'il s'agit d'une décision civile, elle pourra donner lieu à saisie des biens du débiteur ; s'il s'agit d'une décision pénale le non paiement de l'amende pourra donner lieu à l'application de la contrainte par corps, conformément à la loi française (95).

Les ordonnances relatives aux tribunaux pour la Navigation du Rhin, dans les divers Etats allemands, renferment quelques règles au sujet de l'exécution des jugements de ces tribunaux.

Dans le pays de Bade il faudra combiner les règles ordinaires en matière d'exequatur avec les exigences de l'article 40.

En Bavière toute demande d'exécution d'un jugement

(93) J. P. Niboyet, note sous jugement du tribunal de Strasbourg du 20 février 1927, Sirey, 1929, II, page 81.

(94) J.P. Niboyet, Revue de la Navigation du Rhin du 15 mars 1929, p. 97.

(95) J.P. Niboyet, Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin, page 28.

d'un tribunal non allemand pour la Navigation du Rhin doit être adressée au Tribunal de Frankenthal qui délivre à cette fin, sans frais, une expédition revêtue de la formule exécutoire (§ 7 de l'ordonnance du 18 juin 1879).

Dans la Hesse, c'est le Landsgericht qui est compétent pour accorder l'exécution de ces jugements. Son président rend une ordonnance accordant sans frais d'exequatur. La décision étrangère devient, en somme, exécutoire sur simple visa du président du Tribunal (Ordonnance du Grand-duc de Hesse du 14 Mai 1879, § 4).

En Prusse c'est l'Oberlandsgericht de Cologne, tribunal d'appel à l'égard des tribunaux prussiens pour la Navigation du Rhin, qui est compétent pour accorder l'exequatur aux jugements émanés de tribunaux non allemands. Il délivre à cette fin une expédition gratuite revêtue de la formule exécutoire (Loi prussienne du 8 mars 1879, art. 12). L'exequatur est donc accordé, dans les états allemands, sans frais et très facilement.

Dans les Pays-Bas il n'a pas été fait de loi pour assurer l'exécution de l'article 40 de l'acte révisé. Il faudra donc suivre les règles ordinaires en matière d'exequatur, dans la mesure où elles ne s'opposent pas à l'acte de Mannheim.

La question de l'exécution des jugements relatifs à la navigation du Rhin a encore soulevé des difficultés à la suite de l'admission, par le traité de Versailles, d'états non riverains à la commission centrale. Quelle portée auront les jugements des tribunaux rhénans sur le territoire des états nouvellement admis, qui n'étaient pas partie à l'acte de 1868 ?

La Belgique se trouve au nombre de ces états. Le Gouvernement Belge a déposé un projet de loi tendant à instaurer une procédure légale pour rendre exécutoires en Belgique les décisions des tribunaux pour la Navigation du Rhin. Le rapport de la commission de la chambre saisie de ce projet a conclu au rejet en arguant du caractère unilatéral qu'il présentait en faveur de l'Allemagne et du fait que même des états ayant si-

gné la convention de Mannheim comme la France et les Pays-Bas, n'ont pas pris de mesures analogues.

L'exequatur pour les décisions de tous les tribunaux étrangers est organisé en Belgique par l'article 10 de la loi du 25 Mars 1876 à laquelle il n'a été dérogé que par convention et sous condition de réciprocité. Une convention a été conclue avec la France le 8 juillet 1899. Cette convention pourrait sortir effet en ce qui concerne les jugements rendus par les tribunaux français pour la Navigation du Rhin. De même si le projet de convention avec la Hollande sur ce sujet est ratifié, il pourra s'appliquer aux décisions des tribunaux rhénans Hollandais. Les tribunaux allemands, sont donc les seuls intéressés par le projet du Gouvernement; l'avantage qui leur serait accordé n'aurait aucune contrepartie au profit des tribunaux Belges. Le Gouvernement Belge est libre de conclure à cet effet une convention avec le Gouvernement allemand assurant la réciprocité. D'ailleurs ni la France, ni la Hollande qui ont signé la convention de Mannheim n'ont fait de loi analogue au projet présenté par le Gouvernement Belge.

Ce dernier argument est tout à fait inopérant. L'article 40 de la convention de Mannheim signée et certifiée par la France et la Hollande, s'impose comme une loi aux autorités de ces deux pays. Or il assure l'exequatur aux décisions des tribunaux pour la Navigation du Rhin. Ce qui complique la question en Belgique, c'est l'absence de tribunaux pour la navigation du Rhin qui fait que l'article 40 ne saurait jouer en faveur des tribunaux Belges.

Quoi qu'il en soit, le rapporteur du projet à la chambre Belge, proposait de chercher à réaliser un accord de tous les états représentés à la commission centrale afin d'aboutir au vote d'un texte assurant une réciprocité parfaite (96).

En Suisse, le § 7 de la loi du 13 Mars 1924 prévoit l'élaboration d'un accord avec les états riverains pour assurer l'exécution des jugements des tribunaux étrangers pour la Navigation du Rhin.

(96) Révue de la Navigation du Rhin, n° de décembre 1928, page 523.

CHAPITRE IV

Les voies de recours contre les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin.

Les jugements rendus par les tribunaux pour la Navigation du Rhin peuvent faire l'objet d'un appel devant un tribunal supérieur de l'état dont ils relèvent ou devant la commission centrale, si la valeur du litige excède cinquante francs (art. 37 de l'acte révisé pour la Navigation du Rhin). L'institution de plusieurs degrés de juridictions en droit fluvial rhénan remonte à la convention de l'octroi. Les principes de l'organisation actuelle ont été posés en 1815 et celle-ci n'a plus varié.

L'organisation des voies de recours contre les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin présente deux caractères particuliers.

Tout d'abord une option est ouverte aux parties: elles peuvent interjeter appel devant un tribunal supérieur national ou devant une autorité internationale, la commission centrale (art. 37 de l'acte révisé). Cette option constitue une innovation de l'annexe 16 B. Sous le régime de la convention de 1804 toute l'administration de l'octroi était subordonnée à des autorités internationales, communes aux deux riverains. L'appel contre les décisions des receveurs de l'octroi était porté devant ces autorités, le directeur général de l'octroi et la commission réunie annuellement à Mayence. L'institution de tribunaux nationaux pour la Navigation du Rhin a eu pour corollaire l'établissement de tribunaux d'appel nationaux, mais l'on a laissé subsister l'appel devant une commission internationale qui peut réaliser une certaine unité de jurisprudence et offre plus de garanties à l'ensemble des riverains.

Un second caractère de l'organisation des juridictions

rhénanes c'est qu'elles ne comportent en principe que deux degrés ; c'est ce qui ressort des termes de l'article 37 qui ne parle pas d'un troisième degré de juridictions. En ce qui concerne la commission centrale, il est certain qu'il n'y a aucun appel ouvert contre ses décisions. Pour les tribunaux d'appel nationaux le principe est le même, l'article 34 étant à la base de l'organisation de ces juridictions. Toutefois il n'y a pas de prohibition formelle d'un troisième degré de juridictions dans cet article, en sorte qu'en cette matière le législateur s'est trouvé à peu près libre dans chaque état riverain.

SECTION I

L'Appel devant les Tribunaux Supérieurs Nationaux

Les origines de l'appel devant les tribunaux supérieurs nationaux remontent à 1815. L'Annexe 16 B qui instituait des tribunaux nationaux rhénans, inaugurait le système de l'appel porté, au choix des parties, devant un tribunal supérieur national ou devant la commission centrale.

L'article IX de l'annexe 16 B est consacré à l'appel ouvert aux parties contre les décisions des juridictions établies à l'article précédent. Il stipule que les parties auront le choix de faire appel à la commission centrale ou à un tribunal supérieur du pays dans lequel se trouve celui de première instance auprès duquel elles auront plaidé. Chaque état riverain s'engage à établir un tribunal d'appel ou à assigner un de ceux qui existent déjà pour connaître en deuxième instance des affaires rhénanes. De même que les juridictions de première instance, ce tribunal ne devra pas être trop éloigné du Rhin et son personnel devra prêter serment

comme celui des tribunaux du premier degré. Les caractères généraux de toutes ces juridictions sont donc les mêmes en première instance et en appel. L'article 9 ajoute que les sentences rendues en appel seront définitives et ne permettront pas d'autre recours.

Les dispositions de l'annexe 16 B ont été mises en application par l'acte de 1831. L'article 86 de cet acte prévoit l'appel devant un tribunal supérieur national, et l'article 87 stipule que chaque état riverain devra désigner, pour remplir ces fonctions, un tribunal dont le siège ne soit pas trop éloigné du Rhin. L'acte révisé confirme sur ce point, dans son article 38, l'acte de 1831. Il stipule que le tribunal d'appel devra être désigné « une fois pour toutes » dans chaque état riverain.

L'appel est ouvert contre toutes les décisions émanées de tribunaux pour la navigation du Rhin si la valeur du litige excède cinquante francs (article 37 de l'acte de 1868 — article 86 de l'acte de 1831).

Il n'y a qu'un degré d'appel, la seule juridiction compétente dans chaque état est le tribunal supérieur désigné par le Gouvernement de cet état (article 38).

La procédure de l'appel et celle du tribunal supérieur sont réglées par la législation de l'état dont relève ce tribunal (article 38 de l'Acte de 1868 et article 88 de l'acte de 1831).

Les états riverains sont donc libres de désigner le tribunal d'appel qu'ils pourront choisir dans l'ordre de juridictions qui leur conviendra et de régler la procédure suivie par ce tribunal.

En France, le tribunal d'appel est le tribunal civil de Strasbourg (Article 3 de la loi du 21 Avril 1832).

L'appel est ouvert pour toutes les causes ayant pour objet une valeur supérieure à cinquante francs (article 3).

Le Tribunal de Strasbourg juge civilement ou correctionnellement selon les cas.

Ses jugements sont définitifs, aucun recours en cassation n'est recevable contre eux (article 7). Il n'y a en

France que deux degrés de juridictions pour les affaires relatives à la navigation du Rhin, ce qui est conforme aux dispositions de l'Annexe 16 B.

En ce qui concerne la procédure, les appels portés devant le Tribunal de Strasbourg sont jugés comme matières sommaires, sans qu'il soit nécessaire de recourir au ministère des avoués (article 9). La représentation en justice par les avoués n'est donc pas plus imposés en appel qu'elle ne l'est en première instance, pour les affaires relatives à la navigation du Rhin. L'article 9 renvoie aux articles 405 à 413 du code de procédure civile, mais l'on doit appliquer aujourd'hui les dispositions correspondantes du droit local.

En Allemagne il existe un tribunal d'appel dans chacun des états riverains : Landsgericht de Mannheim dans le pays de Bade (ordonnance du 24 juillet 1879), Landsgericht de Frankenthal en Bavière (ordonnance Bavaroise du 18 juin 1879, § 1) tribunal de la province du Rhein-Hessen en Hesse (ordonnance du 14 mai 1879, § 4). Tous ces tribunaux sont du même ordre que les tribunaux civils en France. Il n'est pas fait mention dans ces lois d'un autre degré de juridiction. Les jugements émanés de ces tribunaux sont définitifs.

En Prusse l'appel est porté directement des tribunaux de baillage investis de la compétence rhénane à l'Oberlandsgericht de Cologne qui est un tribunal d'un ordre supérieur à ceux que nous venons de mentionner (§ 1 de la loi Prussienne du 8 mars 1879).

A l'inverse de ce qui est prescrit en France, où, conformément d'ailleurs à l'acte de Mannheim, l'appel ne peut avoir lieu que pour des litiges d'une valeur supérieure à cinquante francs, l'appel peut être interjeté en Prusse contre une décision d'un tribunal pour la navigation du Rhin quelle que soit la valeur du litige (§ 10).

La décision rendue par le Tribunal supérieur est définitive. Il n'existe aucun moyen de recours contre elle

(§ 10). Comme en France il n'y a que deux degrés de juridictions rhénanes.

La loi de 1879 ne parle pas de la procédure à suivre en cas d'appel devant l'Oberlandsgericht de Cologne. Il faudra appliquer les règles ordinaires.

En Hollande l'appel doit être porté devant le tribunal d'appel compétent selon les règles de la procédure Hollandaise pour connaître en second ressort des décisions rendues par le tribunal qui a statué en première instance (article 2 de la loi du 16 juillet 1869). Les décisions des tribunaux cantonaux peuvent faire l'objet d'un appel devant le tribunal d'arrondissement, les décisions des tribunaux d'arrondissement peuvent faire l'objet d'un appel devant la Cour royale. Les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin étant, selon la valeur du litige, des tribunaux cantonaux ou des tribunaux d'arrondissement, il y a deux ordres de juridictions d'appel pour les affaires rhénanes. Alors que dans tous les autres états riverains il n'y a que deux ordres de juridictions connaissant des affaires relatives à la navigation du Rhin, en Hollande il y en a trois. De plus, pour ces affaires, des pourvois peuvent être formés devant la cour de cassation hollandaise. En ce qui concerne la procédure de l'appel il convient d'appliquer les règles ordinaires pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations de l'acte de Mannheim (article 3).

En Suisse, l'appel est porté devant le tribunal d'appel compétent conformément aux dispositions générales (§ 5 de la loi du 13 mars 1924). L'appel est possible au civil, pour tous les litiges dont la valeur dépasse cinquante francs. L'appel au tribunal fédéral est maintenu conformément aux lois constitutionnelles (§ 5).

A côté de l'appel devant un Tribunal supérieur national il y a le droit de grâce du souverain territorial en matière pénale. Ce droit de grâce persiste, mais, lors-

qu'un souverain l'exerce, son plénipotentiaire doit avertir la commission centrale (97).

SECTION II

L'Appel a la Commission Centrale du Rhin

L'appel contre un jugement d'un tribunal pour la navigation du Rhin peut être aussi porté devant la commission centrale si les parties le veulent (article 37 de l'acte révisé pour la navigation du Rhin).

Cette compétence judiciaire d'une commission qui a surtout des attributions d'ordre administratif et règlementaire constitue une véritable anomalie qui s'explique par l'origine de la commission centrale et la nature partculière des litiges sur lesquels elle a eu d'abord à statuer. Quoi qu'il en soit l'on a souvent critiqué ce cumul de fonctions administratives et judiciaires (98). L'on a également fait observer que la commission centrale n'ayant que des sessions espacées, ne pouvait pas bien remplir les fonctions d'un tribunal (99). Mais il ne faut pas oublier que la commission centrale peut décider qu'elle aura des sessions supplémentaires et qu'elle a usé de cette faculté, en sorte que l'appel porté devant elle n'occasionnera pas de perte de temps sensible. La critique formulée contre elle à cet égard n'est pas pertinente.

Par ailleurs, par sa composition, elle offre de grandes garanties aux plaideurs: dans les affaires relatives à la navigation du Rhin les deux parties sont souvent

(97) Von Traut, op. cité, p. 53.
Aff. Maasen, 1845.
(98) Godefroy, Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin.
(99) Von Traut, op. précité, pages 26 et 27.

de nationalité distincte, un plaideur peu avoir à craindre la partialité d'un tribunal étranger ; la composition de la commission centrale singulièrement élargie d'ailleurs par le traité de Versailles, lui offre plus de garantie.

D'autre part, s'il est vrai que la commission centrale a surtout des attributions d'ordre administratif, les divers états qui y sont représentés ont eu soin d'y envoyer des juristes éminents dont les décisions ont fait autorité et ils ont su s'abstenir de toute immixtion dans son activité juridictionnelle (100). Aussi, malgré les projets tendant à sa suppression, la compétence judiciaire de la commission n'en a pas moins persisté.

§ 1. — *Les Origines de l'Appel à la Commission Centrale*

L'origine de la compétence judiciaire de la commission centrale se trouve, comme celle de ses autres attributions, dans la convention de l'octroi qui organisait, comme nous l'avons vu, le jugement des contestations relatives au paiement de l'octroi de navigation et des contraventions au règlement de police. Il ne s'agissait pas alors de litiges entre particuliers. Aucune autorité judiciaire n'intervenait pour juger les contestations que nous venons d'énumérer. Il y avait trois degrés de juridictions : les receveurs des bureaux de l'octroi, le directeur général de l'octroi statuant avec le concours de deux inspecteurs et enfin la Commission réunie annuellement à Mayence en Brumaire et composée du préfet du Mont-Tonnerre, d'un délégué de l'électeur archichancelier, et d'un jurisconsulte choisi par les deux commissaires précédents. Toutes ces autorités présentaient un caractère administratif ; aux deux degrés supérieurs elles avaient de plus un caractère international ; quant aux receveurs statuant en première instance s'ils étaient sous la juridiction des souverains territo-

(100) Von Traut, op. précité, pages 27 et 28.

riaux, ils n'en étaient pas moins dirigés par le directeur général nommé par les deux gouvernements, de sorte que dans son ensemble l'administration de l'octroi apparaissait commune aux deux états riverains. Enfin ces juridictions ne connaissaient que de litiges dans lesquels l'état était intéressé.

L'organisation fluviale rhénane a été assez profondément modifiée en 1815. L'on a maintenu à sa tête une autorité internationale, devenue la commission centrale du Rhin ; les attributions des juridictions rhénanes ont été étendues, mais l'on a fait d'elles des tribunaux nationaux ; les juridictions rhénanes présentent désormais au premier degré un caractère judiciaire et national. L'on a seulement maintenu, au second degré, l'appel facultatif devant la commission centrale, des tribunaux supérieurs nationaux étant également à la disposition des plaideurs (article 9 de l'annexe 16 B). La commission centrale garde son activité judiciaire, mais ses caractères sont absolument distincts de ceux des autres juridictions rhénanes.

L'acte de Mannheim en 1831 développant les principes de l'annexe 16 B confirme la compétence judiciaire de la commission centrale (article 23 in fine). Il institue l'appel facultatif devant elle pour les litiges dont la valeur dépasse cinquante francs (article 86) et règle la procédure à suivre en ce cas (article 88). La compétence judiciaire de la commission centrale se trouve élargie car la compétence des juges des droits de navigation est plus étendue que ne l'était celle des receveurs des bureaux de l'octroi. Outre les litiges relatifs aux contraventions et au paiement des droits, ils connaissent de contestations entre particuliers provoquées par des dommages causés par des bateliers ou des riverains (article 81).

Lors de la révision de l'acte de Mannheim une tentative fut faite pour abolir la compétence judiciaire de la commission centrale. Le plénipotentiaire de la Hollande demanda la suppression de cette compétence

(101). Il déclara que l'organisation judiciaire Hollandaise ne comportait pas de tribunaux d'exception et que les litiges relatifs à la navigation rhénane devaient relever des tribunaux ordinaires. Il aurait suffi, pour réprimer les contraventions au règlement de navigation, qu'une disposition pénale générale fut adoptée par tous les états riverains. Les lois nationales auraient désigné les tribunaux compétents.

Cette proposition fut appuyée par le délégué badois qui fit valoir en outre un autre argument (102) : les droits de navigation avaient été supprimés ; c'est pour connaître des contestations soulevées à propos de leur paiement qu'avaient été instituées des juridictions d'exception ; il était désormais inutile de les maintenir. D'autre part il jugeait contraire aux principes d'une bonne justice de laisser aux parties le choix du tribunal d'appel, surtout lorsqu'une des deux juridictions auxquelles elles pouvaient s'adresser était un organisme administratif à session annuelle.

Ainsi ces deux propositions tendaient à supprimer non seulement l'activité judiciaire de la commission centrale mais même les tribunaux pour la navigation du Rhin. Aucun de ces deux objectifs n'a d'ailleurs été atteint. En ce qui concerne les tribunaux, leur suppression et le retour aux règles de droit commun, compétence du tribunal du domicile du défendeur, examen préalable de toute décision avant la concession — toujours facultative — de l'exequatur aurait présenté de gros inconvénients. La communauté des intérêts nécessitait une justice accessible à tous et dont les décisions fussent applicables sur tout le cours du fleuve.

Des motifs analogues concouraient au maintien de la compétence judiciaire de la commission centrale : la communauté d'intérêts des riverains était favorisée par l'existence d'une juridiction d'appel internationale. La

(101) Von Traut, op. précité, pages 27-29.
(102) Von Traut, op. précité, pages 27-29.

commission centrale présentait des garanties d'impartialité qu'on ne pouvait attendre d'un tribunal national. Les chambres de commerce intéressées se prononçaient pour son maintien (103). Aussi l'existence de tribunaux d'exception en matière rhénane et la compétence judiciaire de la commission centrale furent-elles confirmées par l'acte révisé. Il aurait d'ailleurs été difficile aux riverains d'abolir une institution consacrée par l'article 5 du traité du 24 mai 1815 sans l'adhésion des autres signataires.

La compétence judiciaire de la Commission centrale confirmée par l'acte de 1868 a bénéficié d'une faveur croissante des plaideurs. Au début le nombre des cas portés devant elle était assez minime; de 1831 à 1868 elle n'a jugé que 61 affaires et 32 de 1868 à 1893, mais la progression est très nette à partir de cette date: 184 cas, dont 21 pénaux ont été portés devant elle de 1894 à 1911 (104). Cependant en 1912 il n'y avait encore que 12 appels portés devant la commission sur 72 appels formés et 420 jugements de première instance (105). Le nombre des appels a augmenté depuis 1919. Actuellement il n'est plus question de supprimer ou même de diminuer la compétence juridictionnelle de la commission centrale.

§ 2. — *La Compétence Judiciaire de la Commission Centrale*

La commission centrale connaît en appel de toutes les affaires jugées par des tribunaux pour la navigation du Rhin lorsque la valeur du litige dépasse cinquante francs (article 37 de l'acte révisé). Elle a, comme ceux-ci, une double compétence pénale et civile.

La compétence pénale appartenait déjà à la commission instituée par la convention de l'octroi.

(103) Von Traut, op. précité, pages 27-28.
(104) Von Traut, op. précité, p. 28.
(105) J.P. Niboyet. Les tribunaux pour la Navigation du Rhin, p. 13.

La commission centrale connaît en appel des contraventions au règlement pour la Navigation du Rhin. Mais cette compétence lui a été contestée. L'on a prétendu, en Hollande, que l'appel en matière pénale devait toujours être porté devant un tribunal supérieur national. Le Tribunal cantonal d'Arnheim ayant condamné de nombreuses personnes pour contravention aux prescriptions relatives au trafic, le 2 Janvier 1899 (106), l'appel fut porté pour six cas à la commission centrale. Dans deux de ces cas le procureur fit appel au tribunal d'arrondissement qui décida que la commission centrale n'était pas compétente et la décision fut confirmée par la cour de cassation hollandaise. Ces diverses juridictions motivèrent leurs décisions par le fait que l'article 37 n'aurait visé que les affaires civiles, puisqu'il parlait du « montant du litige ». Cette théorie n'a pas été admise par les autres états. En France, notamment, l'article 3 de la loi de 1832 mentionne l'appel civil et l'appel correctionnel, et l'article 4 parlant de l'appel à la commission centrale ne fait aucune restriction. A la session du 28 Septembre 1895 les plénipotentiaires allemands avaient combattu la théorie des tribunaux hollandais (107).

Elle a été condamnée formellement par le protocole du 20 mai 1899 qui affirme la compétence pénale de la commission centrale ; la commission s'est basée sur l'historique des travaux préparatoires de l'acte de navigation, les termes de l'article 39 et l'attitude générale des tribunaux (108).

En matière civile la commission centrale connaît de tous les litiges énumérés à l'article 34/II de l'acte révisé si leur valeur dépasse cinquante francs et si l'appel est porté devant elle par une des parties. Sauf en ce qui concerne les contestations relatives au paiement des droits, cette compétence ne date que de 1831. Elle

(106) Von Traut, op. cité, p. 29.
(107) Ibid., p. 30.
(108) Texte du protocole dans Von Traut, op. cité, p. 11

n'a fait l'objet d'aucune difficulté et a toujours été admise par les états riverains.

§ 3. — *La Procédure de l'Appel devant la Commission Centrale*

La procédure de l'appel devant la commission centrale comporte plusieurs phases. Un certain nombre de conditions préalables sont nécessaires pour que l'appel puisse être valablement porté devant elle.

Il y a, en premier lieu, des conditions de fond : il doit s'agir d'une affaire jugée en première instance par un Tribunal pour la Navigation du Rhin et dont la valeur dépasse cinquante francs.

Il y a ensuite des conditions de formes, déterminées par l'article 37 de l'acte révisé de Mannheim. Le plaideur qui fait appel doit tout d'abord adresser une signification en ce sens au tribunal ayant statué en premier ressort ainsi qu'à la partie adverse. Cette signification doit intervenir dans les dix jours de la notification du jugement, légalement faite à l'intéressé suivant les formes adoptées dans chaque état. La signification au tribunal a lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays (109). La signification à la partie adverse a lieu au domicile élu par elle dans le jugement en première instance, et à défaut d'élection de domicile au tribunal. Un exposé sommaire des griefs (article 37) et une déclaration expresse que l'appelant veut se pourvoir devant la commission centrale doivent être joints à la signification. L'inobservation de ces formalités entraîne la nullité de l'appel.

Après avoir fait cette signification, l'appelant doit, dans les quatre semaines, remettre au tribunal qui a statué en première instance un mémoire exposant les motifs de son recours. Ce mémoire doit être communi-

(109) En Alsace ces règles sont celles du droit local (Zivilprozessordnung, Livre III).

qué par le tribunal à la partie adverse et celle-ci devra y répondre dans un délai qui sera fixé par le Tribunal (article 37).

Toutes les pièces nécessaires étant constituées, le dossier est envoyé à la commission centrale par le tribunal contre la décision duquel il est fait appel. L'article 37 ajoute que l'appel est non avenu si les conditions de forme que nous venons de voir ne sont pas remplies. La commission centrale devra dans ce cas rejeter comme irrecevable l'appel qui lui serait transmis. Cependant la commission centrale a admis dans l'affaire Ernst von der Heyden (110) que, si la signification adressée au tribunal pour lui notifier que l'appel serait porté devant elle, renfermait en fait une justification suffisante du recours, elle pouvait tenir lieu du mémoire visé par l'article 37 de l'acte de Mannheim.

L'appelant ayant satisfait aux conditions de fond et de forme nécessaires, et le dossier étant transmis à la commission centrale, les débats vont reprendre devant cette nouvelle juridiction. L'Acte de Mannheim ne contient rien au sujet de la procédure qu'elle devra suivre. Les législateurs nationaux n'avaient pas qualité pour règler cette question. La commission centrale a comblé la lacune de l'acte de Mannheim en élaborant le protocole additionnel du 17 juillet 1838 qui est une ordonnance sur la procédure qu'elle doit suivre en appel (Prozedurregulativ) (111).

La procédure suivie devant la commission centrale est la même pour les affaires civiles et pénales. Ses caractères, déterminés par l'ordonnance sur la procédure, la distinguent nettement de la procédure suivie par les tribunaux de première instance: celle-ci est orale, publique et ne comporte pas de représentation des parties. La procédure suivie devant la commission centrale

(110) Décision de la Commission Centrale du 25 mars 1927 dans la Navigation du Rhin de mars 1928.

(111) Texte dans Von Traut, op. cité, p. 50.

est écrite, la commission décidant d'après les mémoires des parties, les actes du tribunal ayant statué en première instance et les notes des rapporteurs et co-rapporteurs qu'elle désigne pour chaque affaire. Le principe du caractère écrit de la procédure est notamment affirmé par une décision de la commission centrale du 20 mai 1901 (112).

Cette procédure est d'autre part secrète, les réunions de la commission centrale n'étant pas publiques. Les parties peuvent se faire représenter par des avocats.

En ce qui concerne la fixation des frais, la commission centrale n'est liée par aucune loi d'état riverain, elle décide elle-même librement. Elle a déclaré dans une décision du 14 septembre 1896 qu'elle n'était pas tenue d'observer les dispositions de la Zivil-Prozessordnung relatives aux frais de justice (113). L'on applique cependant ses règles en ce qui concerne l'obligation de payer les dépens (114).

L'instance devant la commission, réglée par l'ordonnance sur la procédure comporte trois phases.

1°) Tout d'abord les dossiers des affaires qui doivent être jugées par la commission sont centralisés au secrétariat général. Ils devaient l'être, d'après le § 1 de l'ordonnance sur la procédure, aux bureaux de l'Inspecteur en chef, le secrétaire général a hérité des attributions de ce dernier. Les dossiers comprennent les jugements contre lesquels l'appel est formé, les significations et les mémoires. Ces pièces doivent être présentées avant l'ouverture des séances.

Le secrétaire général devra dresser un rôle des affaires à juger: le rôle dressé doit exposer l'état de chaque affaire; les dossiers qui s'y rapportent y sont joints; dès la réunion de la commission centrale, le secrétaire général présente le rôle au président. Celui-ci en donne avis à la prochaine séance (§§ 2 à 4).

(112) Von Traut, op. cité, p. 94.
(113) Von Traut, op. cité, p. 94.
(114) Ibid.

2°) Puis chaque affaire doit faire l'objet d'un rapport. C'est la deuxième phase de l'instance devant la commission. Le président désigne pour chaque affaire un rapporteur et un co-rapporteur (§ 5). Ceux-ci doivent procéder à l'examen du dossier et le communiquer à tout commissaire qui leur en fait la demande (§ 6). Ils vérifient si les conditions de fond et de forme ont été remplies et concluent à la recevabilité ou au rejet de l'appel dans un rapport écrit (§ 7) qui fait connaître si la commission est compétente, si les formalités de l'appel ont été remplies et enfin si l'on est suffisamment documenté sur l'affaire pour procéder au jugement ou s'il y a lieu de faire un supplément d'enquête (§ 8). L'ordonnance ne dit pas que le Rapport ne doit pas aborder l'affaire au fond, le § 19 déclare au contraire que lors de la décision relative au fond du droit, le rapporteur et le co-rapporteur ne sont pas liés par les termes de leur rapport.

Si le rapport conclut au rejet de l'appel pour incompétence de la commission ou inobservation des formalités, l'affaire doit être renvoyée devant les commissaires qui statuent sur ce point (§ 13). Au cas où le rapporteur et le co-rapporteur estiment que le dossier doit être complété, ils saisissent également la commission qui doit alors se prononcer. Si un complément d'enquête est jugé nécessaire par elle, le secrétaire général transmet un exemplaire du protocole de la réunion au tribunal qui a statué en première instance. Les auditions de témoins, en fait rarement ordonnées, ont lieu devant ce tribunal sur requête de la commission (115). Si les actes remis en vue d'être complétés ne sont pas retournés à la prochaine séance à la commission, le secrétaire général avise cette dernière qui adresse au tribunal compétent un moratoire par décision protocolaire. La transmission est faite par le secrétaire général (§ 25). Il peut arriver que cette nouvelle démarche ne soit pas suivie

(115) Von Traut, op. cité, p. 93.

d'effet et qu'à la séance suivante de la commission le dossier ne soit pas encore parvenu pour le jugement; le plénipotentiaire du gouvernement dont relève le tribunal compétent sera alors invité par les autres membres de la commission à porter ce retard à la connaissance de son gouvernement afin que le tribunal soit amené par ordre de son ministre de la justice à accélérer l'envoi des pièces ou à exposer les raisons de son retard (§ 26).

Le dossier, une fois le rapport rédigé, doit être remis au co-rapporteur qui l'examine; s'il désire ajouter quelque chose il le renvoie au rapporteur pour un nouvel examen (§ 9).

3°) Une fois que le rapporteur et le co-rapporteur se sont mis d'accord pour conclure à la recevabilité de l'appel, l'affaire est porté devant la commission réunie en séance plénière pour qu'elle statue au fond. C'est la troisième phase de l'instance. L'intéressé est libre jusque là de retirer son appel (§ 20). Un changement dans la plainte n'est possible que si l'accusé y consent ou si ce changement n'est pas de nature à rendre sa défense plus difficile (116).

Tous les commissaires participent au jugement; cependant chacun d'eux peut se récuser avant de prendre part à la conférence (§ 10); il doit donner les raisons de son acte et se retirer. Si, par le jeu des récusations et pour d'autres causes, le nombre des commissaires se trouve réduit à moins de cinq, le jugement est suspendu jusqu'à ce que ce chiffre soit atteint (§ 11). Cette disposition a perdu de son intérêt depuis le traité de Versailles, la commission comprenant actuellement vingt membres. Le secrétaire général remplit les fonctions de secrétaire.

Les débats commencent par la lecture du rapport. La discussion est ensuite ouverte (§ 15). S'il apparaît qu'un complément d'instruction est nécessaire, celui-ci est ordonné par décision protocolaire transmise par le

(116) Von Traut, op. cité, p. 94.

secrétaire général (§ 16). Sinon, la commission décide, après clôture de la discussion, des questions à poser (§ 17) et l'on passe au jugement.

La commission a suivi, en ce qui concerne le jugement, certaines règles. En matière civile elle a admis le principe que le juge ne doit pas statuer sur d'autres points que ceux visés par les conclusions des parties. En matière pénale elle a décidé qu'elle ne devait pas aggraver la condamnation si l'accusé avait seul fait appel (117).

D'autre part la commission a décidé qu'elle pourrait appliquer, dans certains cas, l'article 96 de l'ordonnance sur la procédure civile allemande, aux termes duquel le juge peut librement mettre à la charge de la partie ayant eu gain de cause les frais causés par la production infructueuse d'un moyen de défense; la commission a vu dans cette disposition une mesure d'exception dont elle ne fait usage que pour des motifs déterminés, par exemple au cas où le plaideur qui a eu recours au moyen de défense, l'a fait dans le but de retarder la marche de l'instance (118).

La commission se prononce à la majorité des voix (§ 18). Les commissaires ne peuvent céder leur droit de vote. Le rapporteur et le co-rapporteur ne sont pas liés par les termes de leur rapport, mais décident d'après la conviction qui s'est formée en eux au cours de la discussion (§ 19). Si les commissaires sont en nombre pair et qu'il y ait partage des voix, celle du président l'emporte (§ 18).

Une fois que les membres de la commission se sont prononcés, le président désigne un commissaire pour rédiger le jugement (§ 21).

Au cours de la session tous les projets de jugements ainsi rédigés doivent être relus devant les membres de la commission. Si ceux-ci les acceptent ils deviennent définitifs (§ 22).

(117) Décision du 25 mars 1901 contre Noll, Von Traut, op. cité, p. 93.
(118) Décision du 25 mai 1905, Providentia contre Disch, Von Traut, op. cité, p. 95.

Des expéditions de chaque jugement sont rédigées. L'ordonnance sur la procédure déclarait qu'elles devaient être ratifiées par le président et les membres de la commission s'occupant du secrétariat (§ 23). Cette disposition est en partie abrogée par l'acte de 1868; un secrétaire général a été créé depuis la suppression du poste d'inspecteur en chef et il centralise toutes les affaires du secrétariat. Les expéditions sont ratifiées par le président et le secrétaire général les adresse aux tribunaux compétents (§ 24).

Telles sont les règles qui régissent les jugements de la commission centrale en matière d'appel. L'acte de Mannheim et l'ordonnance sur la procédure ne disent rien au sujet de l'exécution de ces jugements sur le territoire des divers états riverains. Il y a là une lacune; en effet nous avons vu que les auteurs de l'acte se sont préoccupés de l'exécution des jugements des tribunaux nationaux; le projet de loi français du 9 janvier 1929 va même jusqu'à leur accorder d'office l'exequatur, du moment qu'ils émanent d'un tribunal pour la Navigation du Rhin. Si l'on peut faire des réserves sur cette procédure sommaire, on la comprendrait mieux pour les décisions de la commission centrale, qui, par sa composition, offre plus de garanties. Quoi qu'il en soit, les textes sont muets à ce sujet. Peut-être conviendrait-il d'appliquer, mutatis mutandis, aux décisions de la commission centrale, les règles prévues pour l'exécution des jugements des tribunaux rhénans de première instance (119). De toute façon en cas d'inexécution d'une sentence de la commission centrale, la meilleure solution serait d'amener le Commissaire de l'état sur le territoire duquel la décision doit sortir effet, à donner des explications aux autres commissaires; les états dont ces derniers sont mandataires pourraient également faire des démarches diplomatiques auprès du Gouvernement dont dépend l'exécution de la décision.

(119) J.P. Niboyet, Note au Sirey, 1929, II, p. 82.

CONCLUSION

L'origine des juridictions rhénanes se trouve dans la convention de 1804. Les juridictions spéciales pour les affaires relatives à la navigation du Rhin ont été constamment maintenues depuis lors ; dès le début elles ont été et sont restées des juridictions d'exception, mais leurs autres caractères ont varié.

En 1804 il n'y a pas de tribunaux de l'ordre judiciaire. En première instance il y a un juge unique, le receveur de l'octroi, dont la compétence, délimitée par la convention de l'octroi, ne s'étend qu'aux affaires dans lesquelles l'état est intéressé, répression des contraventions au règlement de police et contestations relatives au paiement des droits de navigation. Les règles de procédure fixées par la convention, notamment en ce qui concerne les moyens de contrainte, s'imposent à tous les bureaux. L'appel permet de soumettre toutes les décisions des receveurs au contrôle de deux autorités superposées, le directeur général de l'octroi assisté de deux inspecteurs et la commission réunie annuellement à Mayence, autorités ayant toutes les deux un caractère international et administratif. L'organisation est strictement homogène.

L'uniformité et l'étendue du contrôle international auquel elles sont soumises sont donc les deux caractéristiques principales des juridictions établies en 1804. Leur compétence est, par ailleurs, assez restreinte et les attributions des fonctionnaires investis des fonctions de juge sont surtout d'ordre administratif.

Le chute de l'Empire français et les travaux du Congrès de Vienne amenèrent des modifications importantes dans l'organisation des juridictions rhénanes.

L'annexe 16 B stipule l'établissement de tribunaux de l'ordre judiciaire, n'ayant plus aucune attribution

administrative, mais dotés d'une large compétence, puisqu'ils doivent connaître « de toutes les affaires contentieuses regardant les objets fixés par le règlement de navigation du Rhin » (article 8) (120). Ces tribunaux, tous nationaux, ne sont subordonnés à aucun titre aux services de la navigation du Rhin.

Les tribunaux rhénans conservent ces caractères dans l'acte de Mannheim, mais leur compétence est sensiblement restreinte et ramenée à quatre chefs précis. Elle n'en est pas moins plus vaste que celle des bureaux de l'octroi, car ces tribunaux peuvent être amenés à connaître de litiges où seuls des particuliers sont directement intéressés, contestations à raison de dommages causés par des bateliers ou des riverains. Cependant les auteurs de l'acte n'ont eu en vue que des litiges intéressant dans une certaine mesure la police de la navigation et ayant pour origine des délits ou quasi-délits à l'exclusion de ceux résultant de la rupture, de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat.

La procédure des juridictions rhénanes n'est plus uniforme, l'acte de navigation ne pose que quelques règles générales, tendant à lui donner un caractère sommaire, mais chaque tribunal suit les règles en vigueur dans son pays.

Les voies de recours sont organisées d'une façon nouvelle; il n'y a plus qu'un degré d'appel et les parties ont le choix entre la Commission centrale, héritière du directeur général de l'octroi et de la commission de Mayence, et les tribunaux supérieurs nationaux désignés à cet effet par les états riverains. Enfin l'acte pose des règles relatives à l'exécution sur le territoire de tous ces états, des jugements rendus par les tribunaux pour la navigation du fleuve.

L'uniformisation a presque disparu. Le contrôle international sur les juridictions de première instance est

(120) Charguéraud-Hartmann. Le régime international du Rhin, dans le répertoire de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine, p. 561.

très réduit, puisque la commission centrale n'est saisie que si l'appelant le demande. C'est d'ailleurs la seule juridiction rhénane qui continue à avoir des attributions administratives. Quant à la compétence, très étendue en 1815, restreinte en 1831, elle n'en comporte pas moins des chefs nouveaux.

L'existence des tribunaux rhénans ainsi établis par l'acte de 1831 va se trouver menacée trente ans plus tard ; l'on reproche, en effet, aux juridictions rhénanes, leur caractère d'exception ; la Hollande demande leur suppression. D'autre part l'activité judiciaire de la commission centrale est critiquée et l'on souhaiterait la voir confinée dans des attributions administratives. Cependant ces attaques restent sans succès et l'acte de 1868 confirme celui de 1831 ; toutefois les règles uniformes, imposées aux tribunaux pour la navigation du Rhin diminuent encore. La composition de ceux-ci varie d'un état à l'autre, ils peuvent être collégiaux en Hollande, ou s'adjoindre des échevins en Allemagne : rien, dans l'acte de 1868 ne permet d'imposer un juge unique.

La compétence reste la même, les règles générales imposées en matière de procédure sont moins précises.

En ce qui concerne les voies de recours, les dispositions de l'acte de 1868 sont à peu près les mêmes que celles de l'acte précédent ; mais en fait, les états riverains usent d'une certaine liberté à cet égard : la Hollande a trois degrés de juridictions alors que l'acte n'en prévoit que deux.

En somme l'acte de 1868 continue l'évolution annoncée par celui de 1831 et l'annexe 16 B. L'uniformité des juridictions disparaît, le caractère national est prédominant. Cependant depuis la suppression des droits, l'activité judiciaire de la commission centrale prend une grande importance. L'accroissement du trafic, occasionnant de nombreux abordages, multiplie les affaires de la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin.

De nos jours l'importance des tribunaux pour la navi-

gation du Rhin s'accroît. Le nombre des états qui en possèdent a augmenté depuis l'admission de la Suisse à la Commission centrale. D'autre part une tendance à l'internationalisation se manifeste en ce qui concerne leur compétence, le droit qu'ils doivent appliquer et la portée de leurs décisions. Divers auteurs proposent de les faire juges des contestations d'origine contractuelle et des litiges relatifs à l'assistance et au sauvetage ; leur champ d'activité déborderait ainsi le cadre qui leur avait été tracé en 1831, alors que l'on ne se préoccupait guère que des moyens d'assurer le bon ordre de la navigation.

L'on note également une tendance à un retour vers l'uniformité, non pas dans l'organisation des tribunaux, mais dans le droit qu'ils doivent appliquer. L'acte de Mannheim ne disait rien à ce sujet, mais l'internationalisation des fleuves, préconisée de nos jours, a pour corollaire l'uniformisation du droit fluvial à laquelle divers Comités ont déjà travaillé (121).

Enfin le projet de loi français du 9 janvier 1929 assurant l'exécution automatique des décisions rhénanes, leur donnerait une portée particulière tandis que la centralisation à Strasbourg des affaires rhénanes, accentue le caractère de juridiction d'exception spécialisée que doivent avoir les tribunaux pour la navigation du Rhin.

L'accroissement du nombre d'affaires justiciables de ces tribunaux à raison du développement du trafic et peut-être de l'élargissement de leur compétence, l'uniformisation du droit à appliquer, l'extension de la portée des décisions dont l'exécution serait facilitée sur l'ensemble du territoire des états riverains, telles sont les tendances qui caractérisent actuellement l'évolution des juridictions fluviales rhénanes.

(121) Rapport sur l'unification du droit concernant les privilèges fluviaux présenté par G. van Slooten, La Haye, 1926.

Vu :

Strasbourg, le 21 Janvier 1930.

Le Président de thèse :

J. RADOUANT.

Vu :

Strasbourg, le 14 Février 1930.

Le Doyen de la Faculté :

J. DUQUESNE.

Vu et permis d'imprimer :

Strasbourg, le 20 Février 1930.

Le Recteur de l'Académie,

Président du Conseil de l'Université :

Ch. PFISTER.

OUVRAGES CONSULTÉS

E. Carathéodory. Du droit international concernant les grands Cours d'eau, Lepzig, 1867.

Charguéraud-Hartmann. Les Chartres de la Navigation rhénane. Textes conventionnels et lois françaises régissant la navigation du Rhin. Edité par la Navigation du Rhin.

Le régime international du Rhin. Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine, Paris, 1925.

Albert Chéron. Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin. Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine, Paris, 1925.

F. Corthésy. Etude de la Convention de Barcelone, Paris, 1927.

Engelhardt. Du régime conventionnel des Fleuves internationaux, Paris, 1879.

P. Van Eysinga. Fleuves et Canaux internationaux. Bibliotheca Visseriana, Tome II.

Histoire du droit fluvial international (1815-1919), Leyde.

Fauchille. Traité de droit international public. Tome I, 2e partie, Paris, Rousseau, 1926.

G. Mühleisen. La procédure civile et commerciale en Alsace-Lorraine. Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace-Lorraine, Paris, 1925.

J. P. Niboyet. Les Tribunaux pour la Navigation du Rhin et le pouvoir judiciaire de la Commission Centrale du Rhin, Paris, 1923.

Note au Sirey 1929, 2e partie, page 81.

Van Slooten. Commission Centrale du Rhin. Comité pour l'Unification du droit fluvial. Rapport sur l'Unification du Droit concernant les privilèges fluviaux, La Haye, 1926.

Von Traut. Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt une ihre Rechtsprechung, Strasbourg, 1912.

Revue. La Navigation du Rhin.

Rheinurkunden. Recueils de documents relatifs à la Navigation du Rhin. J. Gravenhage, Munich et Leipzig, 1918.

Législation française introduite en Alsace-Lorraine en matière de Navigation intérieure. Edité par la Navigation du Rhin.

Les Principales Conventions internationales relatives au Droit fluvial rhénan et aux Tribunaux pour la Navigation du Rhin

---

Art. 85 du Traité de Munster du 30 Janvier 1648.

Art. 18 du Traité de Ryswick du 30 Octobre 1697.

Traité du 25 Février 1803 entre la France et l'Allemagne, Art. 39. Rheinurkunden, Tome 1, p. 1.

Convention de l'Octroi du 15 Avril 1804, entre la France et l'empire allemand. Rheinurkunden, Tome 1, p. 6.

Traité de Paris du 30 Mai 1814, Art. 5 et 18. Rheinurkunden, Tome 1, p. 36-37.

Acte final du Congrès de Vienne du 9 Juin 1815 et Annexe 16 B. de l'Acte final.	RHEINURKUNDEN, Tome 1, p. 42,
Procès-verbaux de la Commission pour la Navigation des rivières, Vienne, 1815.	RHEINURKUNDEN, Tome 1, p. 50.
Acte de Navigation de Mannheim du 31 Mars 1831.	RHEINURKUNDEN, Tome 1, p. 212-282.
Titre 8 : Jugements et contestations.	
Titre 9 : Attributions de la Commission centrale.	
Protocole du 13 Juillet 1838 sur la Procédure à suivre devant la Commission Centrale.	RHEINURKUNDEN, Tome 1.
Acte révisé de Mannheim pour la Navigation du Rhin du 17 Octobre 1868.	RHEINURKUNDEN, Tome 2, p. 80 à 106.
Protocole additionnel à la Convention révisée de Mannheim, du 18 Septembre 1895.	CHARGUÉRAUD-HARTMANN, Les Chartes de la Navigation du Rhin.
Protocole additionnel du 4 Juin 1898.	RHEINURKUNDEN, Tome 2.
Traité de Versailles du 28 Juin 1919 (Art. 354-362).	
Protocole du 28 Janvier 1921.	CHARGUÉRAUD-HARTMANN, Les Chartes de la Navigation du Rhin.
Protocole du 29 Mars 1923.	CHARGUÉRAUD-HARTMANN, Les Chartes de la Navigation du Rhin.

Les Principales Lois et Ordonnances relatives au Droit fluvial rhénan et aux Tribunaux pour la Navigation du Rhin

Arrêté du 16 Novembre 1792.	Cité par E. Carathédory : « Du droit international concernant les grands cours d'eau. »
Loi Française du 21 Avril 1832.	Texte dans : Von Traut, p. 196. Charguéraud-Hartmann. Les Chartes de la Navigation du Rhin.
Loi Hollandaise du 16 Juillet 1869.	Von Traut, op. cité.
Gerichtsverfassunsgesetz du 27 Janvier 1877.	Deutsches Reichsgesetzblatt, 1877, n° 4, p. 41.
Loi prussienne du 8 Mars 1879.	Von Traut, op. cité.
Ordonnance Hessoise du 14 Mai 1879.	Von Traut, op. cité.
Ordonnane Bavaroise du 18 Juin 1879.	Von Traut, op. cité.
Ordonnance Badoise du 17 Juin 1879.	Von Traut, op. cité.
Ordonnance Prussienne du 1er Septembre 1879.	Von Traut, op. cité.
Loi Hollandaise du 27 Septembre 1929.	Von Traut, op. cité.
Loi Française du 25 Juillet 1923.	Charguéraud-Hartmann. Les Chartes de la Navigation du Rhin.
Loi du 13 Mars 1924 du Canton de Bâle-Ville.	
Projet de loi Français du 9 Janvier 1929.	Texte au : J.O. Documents parlementaires, Annexe n° 1075, p. 63 ; et dans la Navigation du Rhin, du 15 Mars 1929.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. — *Objet et plan de l'étude.* — *Evolution historique du droit fluvial rhénan* .. Pages 5

SECTION I. — Des origines à 1804 7

SECTION II. — L'organisation fluviale rhénane après la révolution. La convention de l'octroi et les actes de Mannheim de 1831 et de 1868 17

§ 1. — La convention de l'octroi 17

§ 2. — L'œuvre du congrès de Vienne et les dispositions de l'annexe 16 B. 22

§ 3. — L'organisation fluviale rhénane depuis 1816 L'organisation actuelle de la commission centrale d'après l'acte de 1868 et les modifications apportées par le traité de Versailles 26

CHAPITRE PREMIER. — *L'évolution historique, les caractères généraux, et la composition des tribunaux pour la navigation du Rhin* 35

SECTION I. — L'évolution historique des tribunaux pour la navigation du Rhin 35

§ 1. — La convention de l'octroi et l'acte final du congrès de Vienne. Les dispositions de l'annexe 16 B. 35

§ 2. — Les actes de 1831 et de 1868 38

SECTION II. — Les caractères généraux des tribunaux pour la navigation du Rhin 43

SECTION III. — L'organisation des tribunaux pour la navigation du Rhin 46

SECTION IV. — La composition des tribunaux pour la navigation du Rhin dans les divers états riverains (France. Allemagne, Bade, Bavière, Hesse, Prusse, Hollande, Suisse). Les règles relatives au personnel 54

CHAPITRE II. — *La compétence des Tribunaux pour la Navigation du Rhin et le Droit qu'ils appliquent* 60

SECTION I. — La compétence des Tribunaux pour la Navigation du Rhin 60

§ 1. — La compétence ratione materiae 61

A. La compétence pénale .....

B. La compétence civile. Les chefs de compétence prévus à l'Acte de Mannheim. Lacunes de l'Acte. Les dispositions des lois nationales.

§ 2. — La compétence ratione loci en matière pénale et civile 71

Les dispositions de l'acte et des lois nationales. Les conflits de compétence .....

SECTION II. — Les Textes applicables par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin en matière pénale et civile 78

La convention de 1868, les actes postérieurs et les lois nationales. Les conflits de lois .....

CHAPITRE III. — *La Procédure suivie par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin et l'exécution de leurs jugements dans les divers Etats riverains* 82

SECTION I. — La procédure suivie par les Tribunaux pour la Navigation du Rhin 82

Les dispositions de 1831 et de 1868 relatives à la marche de l'instance, aux formalités et au jugement .....

Les règles formulées par les lois nationales dans les Etats riverains : France, Allemagne, Pays-Bas, Suisse .....

SECTION II. — L'exécution des Jugements des tribunaux pour la Navigation du Rhin 88

L'exécution par provision de jugements non encore définitifs .....

L'exécution à l'intérieur d'un Etat fédéral de jugements rendus par les tribunaux relevant d'un Etat particulier de la fédération .....

L'exécution des jugements sur le Territoire de tous les Etats riverains. Dispositions de l'Acte de Mannheim. Applications de ces dispositions dans les divers Etats riverains. Difficultés soulevées par l'entrée d'Etats non riverains à la Commission Centrale .....

CHAPITRE IV. — *Les Voies de recours contre les décisions des Tribunaux pour la Navigation du Rhin* 102

SECTION I. — L'appel devant les tribunaux supérieurs nationaux. Règles conventionnelles et nationales suivies à cet égard. Le droit de grâce. 103

SECTION II. — L'appel à la Commission Centrale du Rhin 107

Caractères généraux .....

§ 1. — Les Origines de l'appel à la Commission centrale 108

La convention de l'octroi .....

L'annexe 16 B. .....

L'acte de Mannheim de 1831 .....

Les tentatives de suppression de la compétence judiciaire de la Commission centrale et son maintien par l'acte révisé .....

§ 2. — La Compétence judiciaire de la Commission centrale 111

Compétence pénale et Compétence civile ....

§ 3. — La Procédure de l'Appel devant la Commission Centrale 113

Les dispositions de l'Acte de Mannheim : conditions de fond et conditions de forme nécessaires pour la recevabilité de l'Appel .....

La procédure devant la Commission centrale. Caractères généraux et règles applicables ..

Les phases de l'instance :

1° Classement des dossiers et confection du rôle.

2° Rapport sur chaque affaire — Complément d'instruction .....

3° Jugement — Pouvoirs du juge .....

L'exécution des décisions de la Commission centrale .....

CONCLUSION. — *L'Evolution des Tribunaux pour la Navigation du Rhin et les Tendances actuelles.* 120

BIBLIOGRAPHIE 125

— Les principales Conventions internationales relatives à la Navigation du Rhin 126

— Les principales Lois et Ordonnances relatives à la Navigation du Rhin 128

Imp. Commerciale et Administr., 17, rue d'Algésiras. — BREST